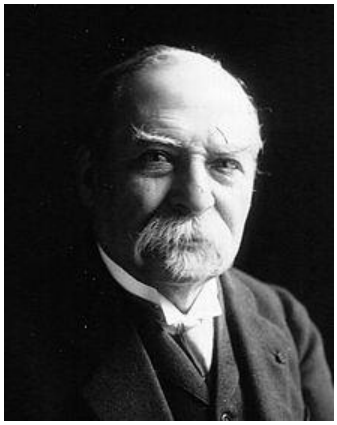
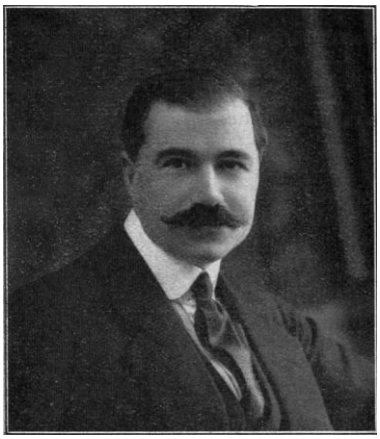
Rapports parlementaires sur les autos-canons et les autos-mitrailleuses (1915-1916)



Général Gustave Pédoya



Maurice Bernard

Henri Mignot-Bozerian

Introduction - Transcriptions intégrales - Notes et commentaires

par

Dominique Waquet

Docteur d'État en Sciences-économiques

Chercheur correspondant au LaDeHis, (UMR 8558 EHESS-CNRS)

Centre de recherche historique de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales

CAUSSEUL & ROUGERET – ÉDITIONS

Publications de Dominique Waquet

OUVRAGES

- *La Mode*, en collaboration avec Marion Laporte, PUF, *Que-sais-je ?,* 5ème édition, mars 202..
- Les 17 fascicules de la collection LES HISTORIQUES DES GROUPES MIXTES D'AUTOS-MITRAILLEUSES ET AUTOS-CANONS DE LA GRANDE GUERRE, intitulés : *Le Nème groupe mixte d'autos-mitrailleuses et autos-canons – Opérations et personnels (27 septembre 1914 – 31 octobre 1922)*, Causseul & Rougeret, 2022.
- *Les officiers de Marine des groupes d'autos-canons de 37 m/m de la Marine (septembre 1914 – juin 1916) - Analyses et Portraits*, Causseul & Rougeret, 2022.
- *Les officiers de l'Armée de Terre dans les groupes d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons de la Grande guerre (Septembre 1914 - décembre 1922)*, Causseul & Rougeret, 2022.

EN LIGNE

Auteur

- Notices Wikipedia, *Groupe d'autos-mitrailleuses et autos-canons (1914-1922)*, et nombreuses autres.
- *Localisations parisiennes (1780-1810)*, un wiki du projet geohistoricaldata, EHESS (Consulter en ligne), 2018-ce jour.
- « Costumes et Vêtements sous le Directoire, signes politiques ou effets de mode ? », *Cahiers d'Histoire Revue Critique*, N° 129, Novembre 2015, 36 p. (Lire en ligne).
- « Décoder les numéros sectionnaires des immeubles parisiens, 1791-1805 », *Annales Historiques de la Révolution Française*, octobre 2017 (en ligne sur le site de la SER)
- « Almanachs, cadastre, terriers, clés du décodage des numéros sectionnaires d'immeubles à Paris, 1791 – 1805 », *Annales Historiques de la Révolution Française*, avril 2018, n°392, p. 173-183 (Lire en ligne).

Éditeur

- Robert Lesieure Desbrière, *Notes sur les autos-canons et les autos-mitrailleuses (1914-1916)*, Causseul & Rougeret, 2023, disponible sous licence libre sur archive.org.
- Jean Vicaire, *Les autos-mitrailleuses de cavalerie (1916-1918)*, Causseul & Rougeret, 2023, disponible sous licence libre sur archive.org.
- *Citations et fourragères décernées aux groupes d'autos-canons et autos-mitrailleuses de la Grande Guerre*, Causseul & Rougeret, 2023, disponible sous licence libre sur archive.org.
- *Rapports parlementaires sur les autos-canons et autos-mitrailleuses (1915-1916)*, Causseul & Rougeret, 2023, disponible sous licence libre sur archive.org.
- *Textes officiels fondateurs des groupes d'autos-mitrailleuses et autos-canons de la Grande Guerre – Transcriptions annotées*, Causseul & Rougeret, 2022, disponible sous licence libre sur archive.org.

CAUSSEUL & ROUGERET – WEBDIAG ÉDITIONS - 52 rue Jean-Jacques Rousseau - 92150 SURESNES
mail : webdiag.paris@yahoo.fr

Publié sous licence libre CC BY-SA 4.0 par l'éditeur le 15 mars 2023 sur archive.org.
Tout extrait, citation et réutilisation de ce document doit mentionner les prénom et nom de l'auteur, le titre complet, l'éditeur, la date d'édition ci-dessus.

En couverture : Portrait de Gustave Pédoya en 1913 © Agence Meurisse (BnF / domaine public). Portraits de Maurice Bernard et d'Henri Mignot-Bozérian © Assemblée nationale.

SOMMAIRE

Introduction générale

1 - Rapport sur les autos-mitrailleuses et les autos-canons par M. Maurice Bernard, député (24 août 1915)
Introduction
Transcription intégrale

2 - Note relative à la question des auto-mitrailleuses et du rapport de Mr Maurice Bernard (août 1915)
Introduction
Transcription intégrale

3 - Rapport fait au nom de la Commission de l'Armée par M. Henri Mignot-Bozerian sur les voitures blindées autos-mitrailleuses (novembre 1916)
Introduction
Transcription intégrale

Annexe I : « Auto-mitrailleuses et auto-canons », extrait de *La Commission de l'Armée…* du Gal Pédoya
Annexe II : Analyse comparative de la note Lesieure Desbrière du 14 août 1915 et du rapport Bernard
Annexe III : Croquis des blindées testées et comparées par le Cne de Castelbajac en octobre 1916

Bibliographie

Introduction générale

La Chambre des députés a émis au moins deux rapports sur les autos-mitrailleuses et les autos-canons, celui de Maurice Bernard en août 1915, celui d'Henri Mignot-Bozerian en novembre 1916. Ce dernier évoque aussi un rapport d'Alexandre Bracke-Desrousseaux « devant traiter de la question des autos-canons », dont je n'ai pas trouvé trace au Service Historique de la Défense, au contraire des deux premiers ici intégralement retranscrits et annotés.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler que dès la déclaration de guerre, le Parlement, officiellement déplacé à Bordeaux, abandonne volontairement son pouvoir politique constitutionnel au Gouvernement et au haut-commandement militaire, incarné par le général Joffre. C'est d'ailleurs à la « dictature » de ce dernier que s'en prend Paul Deschanel, président de la Chambre des Députés, lorsque celle-ci reprend ses travaux à Paris le 14 janvier 1915[1]. Durant les deux années suivantes, le « parlementarisme de guerre » va voir s'affronter députés et sénateurs d'un côté, gouvernement, haut-commandement et administrations de l'autre[2]. C'est bien cet esprit de responsabilité des élus face aux lenteurs et aux incohérences des services de l'État qui se dégage des deux rapports présentés dans ce livret. Le combat politique interne au Parlement n'est pas loin, mais il reste feutré, tandis que les députés pointent du doigt les erreurs et lenteurs des services de l'armement dans la mise en service et la mise en œuvre de ces nouvelles armes que sont les autos-canons et les autos-mitrailleuses.

Dans cette lutte interne, on dirait aujourd'hui franco-française, destinée à renforcer les moyens mis à la disposition des unités combattantes, à améliorer leurs chances de succès face à l'ennemi et à préserver du mieux possible l'intégrité physique des soldats, la Commission des Armées et son président le général-député Pédoya sont en première ligne[3]. Dans un premier temps interdits de déplacement par Joffre dans la zone des Armées, les parlementaires délèguent ensuite à certains d'entre eux de pouvoir se rendre au front, ce qui leur est finalement accordé sous de nombreuses restrictions dont celle, bien évidente, du secret. Le général Pédoya lui-même se voit refuser une tournée d'inspection au motif qu'il refuse de s'y rendre en uniforme de général, alors que Joffre lui interdisait d'y paraître en civil.

Les députés disposent cependant de nombreux relais d'informations sur l'état réel des combats grâce à leurs nombreuses relations personnelles et familiales, sans oublier les sources locales dispersées dans leurs circonscriptions d'élection. Ils peuvent aussi, comme on va le voir, s'appuyer sur des experts, travaillant au sein même des états-majors. Ces experts, ingénieurs mobilisés, officiers d'active âgés en retrait des combats, vont décortiquer pour eux les sujets les plus techniques, au risque d'ailleurs de les influencer involontairement par manque du recul ou volontairement par désir de pousser leurs propres visions du conflit. Parmi les sources d'informations des parlementaires, on ne saurait omettre leurs missions d'inspection dans les usines et ateliers de l'arrière parfois lancées à l'initiative des parlementaires eux-mêmes, parfois menées à l'instigation d'édiles locaux. Ces missions sont facilitées, en termes de temps et de coût, par la présence de plusieurs ateliers d'armement dans la banlieue parisienne en particulier à Vincennes, Puteaux et Levallois, directement impliqués dans la construction et la maintenance des véhicules autos-canons et autos-mitrailleuses et dans la fourniture des armements.

Ce que l'on sait de l'histoire des groupes d'autos-canons de 37 mm de la Marine puis des groupes d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons[4] permet de conclure à l'utilité des travaux parlementaires conduits à leur endroit, sans qu'il soit toutefois possible d'en mesurer l'impact exact tant sur l'organisation des groupes que sur le déroulement des programmes de construction des nouveaux véhicules.

---

[1] Nicolas Rousselier, « Le Parlement français et la Première Guerre mondiale », *Parlement[s], Revue d'histoire politique*, n°10, 2008/2, p. 13-30 (Lire en ligne sur Cairn).

[2] Fabienne Bock, *Un parlementarisme de guerre, 1914-1919*, Paris, Belin, 2002, chapitre 1 « Le débat sur le fonctionnement du régime en temps de guerre (1889-1914) », p. 19-47.

[3] Jean Marie Gustave Pédoya (1838 – 1938), général de division, député de l'Ariège de 1909 à 1919, est inscrit en 1915 au Parti républicain radical et radical socialiste. Dans *La commission de l'Armée pendant la grande guerre – documents inédits et secrets*, Paris, Flammarion, 1921, 405 p. (Bibliothèque du Service Historique de la Défense (désormais SHD), Vincennes, A1b2485), il rend compte des travaux de sa commission sur les auto-mitrailleuses et auto-canons (p. 55-57) dans un chapitre reproduit en annexe I. Sur la guérilla conduite par le général Pédoya contre le général Joffre voir Remy Porte, *Joffre*, Paris, Perrin, 2014, p. 286.

[4] Voir la bibliographie.

RAPPORT SUR LES AUTOS-MITRAILLEUSES ET LES AUTOS-CANONS
PAR MONSIEUR MAURICE BERNARD, DÉPUTÉ
24 AOÛT 1915

Introduction

Parmi les multiples sujets de préoccupation auxquels doivent faire face le Gouvernement et les parlementaires depuis la déclaration de Guerre, les autos-canons et les autos-mitrailleuses, pourtant d'importance minime en termes d'effectifs et de budget, sont l'objet d'une attention particulière de la Chambre des députés par ses Commissions du Budget et des Armées.

Cet intérêt, manifesté par l'existence même de ce Rapport Bernard publié un an après le début de la guerre, a pu être suscité pour trois ensembles de raisons dont on peine à déterminer celle qui a pu déclencher ces investigations :

- FORCE SYMBOLIQUE :

La voiture, mobile et autonome, génère une image de souplesse et de liberté salvatrices, en totale opposition avec les enlisements militaires sans issue du premier semestre 1915.

Le blindage rassure par sa valeur protectrice, en contraste complet avec la vulnérabilité des misérables abris de tranchées.

La voiture blindée française peut et doit répondre coup pour coup à la voiture blindée allemande vue, à tort, par le député Bernard en particulier, comme l'un des facteurs du succès des offensives ennemies de 1914.

- SITUATION MILITAIRE :

L'automobile armée et blindée n'est évidemment d'aucune utilité dans la guerre de position. Mais le jour où reprend la guerre de mouvement, l'armée française doit disposer de cette nouvelle arme, sinon miraculeuse au moins redoutable, adaptée aux divers emplois auxquels le commandement peut l'assigner.

- COMBAT POLITIQUE :

En août 1915, l'Union sacrée commence à se fissurer. Le Parlement veut se faire entendre par un Gouvernement qui lui semble prisonnier du Haut-commandement. Le Parlement veut aussi -surtout ? - montrer aux généraux en chef que la décision militaire ne peut continuer d'être prise dans le secret des états-majors du Grand Quartier Général, sous la férule de Joffre.

Seul le sérieux des investigations parlementaires dans les moyens dont disposent les armées peut apporter aux députés et aux sénateurs la crédibilité technique indispensable à la justification de leurs préconisations stratégiques. D'où ce rapport, un parmi d'autres, qui malgré ses imperfections de forme, ses nombreuses redondances, son côté parfois anecdotique, pointe ce que le député Bernard considère comme des insuffisances techniques graves.

À ses demandes d'explication à l'Administration du Ministère de la Guerre il n'obtient, écrit-il, que des réponses pleines de mépris.

C'est bien ce ton condescendant du « technicien qui sait » que l'on retrouve dans la *Note* transcrite ici à la suite du rapport du député Bernard, note dont l'auteur inconnu appartient, selon toute vraisemblance, au Service Automobile du Ministère de la Guerre.

C'est ce même éloignement des réalités du front manifesté par le Service automobile du Ministère que condamne un an plus tard le député Mignot-Bozerian dans un nouveau rapport sur les autos-mitrailleuses. Le député Mignot-Bozerian y met en avant les qualités de la voiture de Ségur-Lorfeuvre tout comme le fait ici le député Bernard. Les deux parlementaires, sans avoir pu se concerter car M. Bernard est mort entretemps, s'étonnent que le Ministère leur préfère soit la voiture Archer soit la voiture Jeffery. La suspicion, sur la qualité des matériels livrés aux unités combattantes, développée par les deux députés à un an d'intervalle, tout en ayant sa légitimité propre, serait-elle pour eux un bon moyen de jeter la suspicion sur la pertinence de la stratégie du Haut-commandement dont la mise en œuvre passe bien nécessairement par des moyens techniquement adaptés ?

C'est peut-être dans cet esprit que

« la Commission de l'Armée [de la Chambre des députés], réunie sous la présidence de M. le général Pédoya, a entendu lecture et approuvé à l'unanimité les conclusions d'un rapport très documenté de M. Maurice Bernard, sur les auto-mitrailleuses et les autos-canons »[5].

L'auteur

Maurice Bernard, né en 1877, dans le Doubs, professeur de Droit à Dijon puis à Paris, succède en 1914 à Charles Bauquier, député du Doubs. Il a 37 ans, est inscrit au groupe de la Gauche radicale, maintenu dans une tendance *centriste* après la scission avec le parti radical-socialiste, secrétaire de son parti sous la présidence de Théophile Delcassé. Il y côtoie, entre autres, Étienne Clémentel, député de Clermont-Ferrand[6], dont on reparlera à propos du rapport Mignot-Bozerian.

A la déclaration de guerre, il est membre de la 2ème section (Armes et projectiles de tranchées) de la sous-commission *Budget de la Guerre*, rattachée à la Commission du Budget de la Chambre des députés.

Engagé volontaire comme beaucoup de jeunes députés, il sert dans l'aviation et trouve la mort dans un accident d'avion à Pau le 10 octobre 1916 au cours d'un entraînement destiné à lui permettre d'obtenir son brevet de pilote de chasse[7].

Ni sa formation de juriste, ni son engagement dans l'aviation ne lui confèrent une quelconque compétence en matière d'artillerie légère mobile. Son intelligence, dûment alimentée par les avis d'une ou plusieurs personnes qu'il doit considérer comme des experts du sujet, va lui permettre de produire un rapport, unanimement apprécié, comme on l'a vu, cependant non exempt de défauts, d'erreurs et de lacunes comme on va le voir.

Le texte

Le Service Historique de la Défense à Vincennes conserve deux copies et des variantes du texte du rapport de M. Bernard :

1° l'exemplaire du *Fonds Lebrun*[8],

Ce texte dactylographié de 28 pages est amputé de sa page [1]. L'existence de ratures, ajouts, indications de corrections de mise en page et notes manuscrites, comme la comparaison avec le texte des archives de la Marine montrent qu'il n'est pas la version définitive du rapport. Le document ne porte ni nom ni date. Divers recoupements permettent cependant d'établir avec certitude qu'il s'agit d'un rapport de Maurice Bernard. On trouve en effet un « Rapport de M. Maurice Bernard sur les autos-mitrailleuses et les autos-canons … 24 août 1915 » parmi les « Rapports annexes » cités dans l'*Aperçu sommaire du rôle de la commission du budget depuis la mobilisation jusqu'au mois d'octobre 1915*, *au point de vue des armements*[9].

Par ailleurs, l'auteur du document (M. Bernard ou plus vraisemblablement un *ghost-writer*) signale, page [9] de l'original, « qu'actuellement le 17e groupe d'autos-canons est à Viroflay ». Or on sait de façon certaine que cette unité stationne bien à Viroflay du 8 juillet 1915 au 7 novembre 1915 (voir mon *Historique du 17e Groupe d'autos-canons*). L'auteur de ce rapport fait aussi mention, dans une note page [21], d'une lettre officielle « du 7 août 1915 », présentée comme récente.

Cette ultime version préparatoire est retranscrite ci-dessous en police calibri droite. Les annotations au crayon sont signalées ici en police *calibri italique*.

2° l'exemplaire du carton *Autos-canons et autos-projecteurs/Matériels*[10].

Cet exemplaire porte le titre : *Rapport aux sous-commissions des Armements de la Commission du Budget et de la Commission des Armées sur les autos-mitrailleuses et les autos-canons par Monsieur Maurice Bernard*, *député*. Cette version semble définitive. Ses extraits, rares compléments au texte précédent, sont reproduits dans la retranscription en police *Times italique*.

---

[5] *Le Rappel*, 28 août 1915, p. 2, col. 2 (Lire en ligne sur Retronews).
[6] https://www.france-politique.fr/gauche-radicale-1914.htm
[7] *Journal des débats politiques et littéraires*, 12 octobre 1916, p. 4, col. 1.(Lire en ligne).
[8] SHD, GR, 6 N 296, sous-dossier « Documents parlementaires sur les autos-mitrailleuses blindées ».
[9] SHD, GR 6 N 296, p. 94.
[10] SHD, MV SS Fe 9/sans n°.

- QUI A FOURNI LES CONTENUS DU RAPPORT BERNARD ?

Rédigé vraisemblablement courant août 1915, composé en versions successives comme on l'a vu, ce rapport d'un parlementaire aussi compétent soit-il sur ce sujet très technique s'est nécessairement nourri de notes/rapports d'experts. Les deux personnes *a priori* les plus compétentes tant sur le plan tactique que sur le plan technique sont les initiateurs du projet des autos-canons fin août- tout début septembre 1914, le lieutenant de vaisseau Hergault et le lieutenant Lesieure Desbrière tous deux affectés alors au 3e bureau de l'état-major du Gouverneur militaire de Paris (G.M.P.) lorsqu'ils proposent cette nouvelle arme au général Gallieni.

En juillet 1915 le LV Hergault est au front comme commandant le 15e groupe depuis novembre 1914. On peut douter qu'il ait eu seulement l'opportunité de rencontrer le député. A l'opposé, le Lt Lesieure Desbrière, a quitté fin avril 1915 l'E-M du G.M.P pour l'inspection des autos-canons et autos-projecteurs où il est promu capitaine de la Territoriale le 15 juillet 1915. Officiellement chargé de mission, il semble pouvoir largement disposer de son temps[11]. On n'a pas la preuve formelle de contact direct entre le député et l'officier. Toutefois la comparaison du texte d'une note datée du 14 août 1915, attribuée au Lt Lesieur Desbrière, et de celui du rapport du député ne laisse guère de doute sur l'origine d'une part importante du document parlementaire, comme on peut le constater en annexe II. Le reste de la matière du rapport provient, au moins en partie, d'échanges directs entre le député, d'une part, le Sous-secrétariat d'État aux munitions, la direction de l'Artillerie et le G.Q.G, d'autre part.

[11] Voir sa biographie dans Robert Lesieure Desbrière, *Notes sur les autos-canons et les autos-mitrailleuses (1914-1916)*, Dominique Waquet, éditeur, Causseul & Rougeret, 2023, disponible sous licence libre sur archive.org

Transcription intégrale des deux exemplaires du rapport Bernard

[1][12]

GÉNÉRALITÉS SUR L'UTILISATION DES AUTO-MITRAILLEUSES

et des AUTOS-CANONS

- : - : - : - : - : - : -

L'Auto-mitrailleuse ou l'Auto-canon est essentiellement une arme de guerre de mouvement.

Malgré que des écrivains militaires eussent signalé l'utilité de l'auto-mitrailleuse blindée, à la mobilisation nous n'avions aucune auto blindée.

Il existait seulement un petit nombre d'auto-mitrailleuses non blindées, dont plusieurs avaient été envoyées au Maroc en 1913. C'était plutôt des voitures de transport, sur châssis 24 HP, PANHARD, armées d'une mitrailleuse destinées à produire sur la population un effet moral. Nous disposions en France de deux ou trois de ces voitures qui ne correspondaient d'ailleurs en aucune façon aux conditions de la lutte qui s'engageait.

Des renseignements, d'ailleurs peu précis, que j'ai pu me procurer, il résulterait qu'au contraire, les Allemands avaient un millier d'autos-mitrailleuses blindées au début de la campagne[13].

Ce qui est certain c'est qu'ils s'en servirent beaucoup. Dès le premier mois elles sont signalées sur tout le front. En particulier, le grand mouvement sur notre aile gauche …

[2]

… de l'armée de Von Kluck, a été facilité par les nombreuses voitures mises à sa disposition (Pierre Dauzet : De Liège à la Marne[14], p. 27).

Les 24, 25 et 26 Août, la 84ème Division territoriale a été véritablement harcelée par des auto-mitrailleuses[15]. Armes redoutables que nous ne savions comment combattre, et auxquelles nous n'avions rien à opposer que des héroïsmes individuels, tel celui du cavalier Charles Marée[16], du 30ème [*20e*] Dragons [*20e dragons*, dans la version Fe 9], qui, le 8 Octobre**,** sur une Peugeot 25-30 H.P. de tourisme, se lance à la poursuite de deux autos blindées engagées sur la route de Vermelles à Mazingarbe, les aborde et les arrête. Il a payé de sa vie son héroïque sacrifice[17].

[2]

Les premières voitures utilisées, les auto-mitrailleuses du type Maroc durent être très vite abandonnées[18]. Et il en fut de même de 5 ou 6 autres voitures, type Mercédès, qu'on avait au moment de

---

[12] Chaque exemplaire a sa propre pagination. Les nombres entre crochet indiquent la page de chaque version : en Times italique la page du deuxième exemplaire complet, en Calibri droit, la page de l'exemplaire du Fonds Lebrun, tronqué de sa première page.

[13] Aucun récit de guerre contemporain ou postérieur au rapport Bernard ne fait état d'une telle participation de véhicules blindés aux offensives allemandes de 1914. L'existence même d'une auto-mitrailleuse blindée allemande opérationnelle en août 1914 n'est pas documentée. Par ailleurs, on sait avec certitude que trois prototypes de véhicules de type auto-mitrailleuse ont été refusés par les autorités militaires allemandes : le *Ehrhardt Ballon Abwehr Kanone (BAK)* et l'*Opel-Darracq Kriegswagen für höhere Truppenführer* en 1906, le *Panzerautomobil Daimler modèle 1907*, refusée en 1909 (Walter J. Spielberger, Hilary Louis Doyle, *Die gepanzerten Radfahrzeuge des Deutschen Heeres 1905 – 1945*, Militärfahrzeuge n°4, Motorbuch Verlag, 2002, cité par tanks-encyclopedia.com). La voiture Daimler est évoquée dans « L'automobilisme au point de vue militaire », *Journal des Sciences militaires*, 12e série, tome IV, 1er juillet 1908, p. 203-207 (Gallica).

[14] Pierre Dauzet, *De Liège à la Marne. Avec croquis et carte en couleur des positions successives des armées*. Préface de M. Gabriel Hanotaux, Paris, Charles-Lavauzelle, 1915, Coll. « Guerre de 1914 », 110 p.

Pierre Dauzet (1886-1957) est poète et historien, secrétaire de Gabriel Hanotaux (Catalogue BnF, Voir notice). S'il est plus que probable que l'armée allemande a pu bénéficier de moyens automobiles, voitures, camionnettes et camions, il est définitivement établi qu'elle ne disposait d'aucun véhicule blindé armé sur le front à l'ouverture des hostilités.

[15] Ces jours-là, la 84e division d'infanterie territoriale fait mouvement entre Cambrai et Sainte-Olle. Son état-major ne fait aucunement état de la présence de véhicules blindés allemands (*JMO de la 84e division territoriale*, 1er cahier, SHD, GR, 26 N 410/1, vues 7-8), et pour cause !

[16] On trouve Charles Eugène Henri Marée, soldat de 1ère classe à l'état-major de la 4e division de cavalerie, mort des suites de ses blessures au lycée Pasteur, hôpital militaire de Neuilly-sur-Seine le 29 décembre 1914 (AD Hauts-de-Seine : E_NUM_NEU_D1914 – 1914 vue 283/311).

[17] Le 8 octobre 1914, le 20e dragons se trouve dans le secteur Monchy-aux-Bois – Ransart – Adinfer (Pas-de-Calais, au SO d'Arras à plus de 40 km de Mazingarbe). Le JMO note le seul sous-lieutenant Verny tué au combat de ce jour. Aucun engin blindé allemand n'y est signalé (*JMO du 20e régiment de dragons*, cahier 1, SHD, GR 26 N 882/4, vues 35-36). Le 30e dragons se trouve à Tintigny et se porte sur Etalle (deux communes belges proches d'Arlon au Luxembourg et des Ardennes françaises). Aucune attaque allemande ni aucune perte au sein du régiment ne sont signalées ni ce jour, ni les jours précédents et suivants (*JMO du 30e régiment de dragons*, cahier 1, SHD, GR 26 N 885/5, vue 10).

[18] M. Bernard fait sans doute allusion aux 9 Panhard type Y / V6F / KS, 6 cylindres, initialement commandées pour le Maroc utilisées

la retraite équipées en hâte et attribuées au G.Q.G. et au Corps de cavalerie Sordet. Ces voitures, rapides, mais trop légères pour supporter la charge qu'on leur imposait eurent de nombreux accidents qui les rendaient bientôt inutilisables. Il m'a été Impossible de chiffrer les pertes en personnel dues à l'absence de protection de ces voitures.

Les premières voitures blindées ~~apparaissent~~ *sortent*[19] au début de Septembre : ce sont trois voitures Charron avec tôles de blindage à l'épreuve de la balle D[20] à 200 m., mais non de la balle S[21]. Ces voitures dont les essieux étaient trop faibles pour leur poids furent très vite hors de service.

[3]

L'initiative de la formation de groupes d'autos-canons et d'auto-mitrailleuses blindées revient au gouvernement militaire de Paris. L'ordre est donné le 6 Septembre de procéder à des expériences et les premiers tirs sont effectués les 12 et 13 Septembre devant le Général Gallieni et son Chef d'Etat Major, le Général Clergerie.

Les premières voitures, soit un groupe et demi, sont envoyées vers le Nord le 27 Septembre. Mises le 29 Septembre à la disposition du Régiment de Spahis auxiliaires Algériens à Arras, elles combattent le 30 entre Lewarde et Auberchicourt. Au retour, elles démolissent une maison occupée par l'ennemi. Ce premier groupe prend part en 25 jours à onze engagements sérieux. Le 24 Octobre, il est à Zuydschote, sur les bords du canal de l'Yser, en collaboration étroite et des plus utiles avec les spahis auxiliaires[22].

Les autres groupes, réclamés d'urgence par les Armées, sont construits rapidement et expédiés aussitôt prêts. Ils participent à de nombreuses affaires et rendent de grands services : combats contre la cavalerie, incendie de maisons occupées par l'ennemi

[3]

au moyen des obus de 37 m/m (ces obus, chargés à poudre noire, sont en effet très incendiaires).

La 17ème section (9ème groupe) a contribué dans une large mesure à sauver Badonvilliers[23]. A La Bassée, deux compagnies sur le point d'être coupées sont dégagées, grâce à des autos-canons et auto-mitrailleuses.

Enfin, même dans la guerre de position, mais bien entendu dans des limites beaucoup plus restreintes, elles ont rendu des services. C'est ainsi que la 16ème Section a été habilement utilisée par la 32ème Division d'infanterie pour la destruction d'abris de mitrailleuses dans le secteur au sud d'Ypres[24].

[4]

Actuellement les mitrailleuses des auto-blindées qui sont au front sont souvent utilisées comme mitrailleuses de tranchées. Il en est ainsi quelquefois des canons de 37 m/m qu'on débarque des auto-blindées et met en position dans les tranchées.

Le G.Q.G. avait donné pour programme le 22 Octobre 1914 un groupe par division de cavalerie, fixant la composition du groupe à 6 autos-canons et 4 auto-mitrailleuses. Cette proportion [*proposition*] me paraît devoir être modifiée.

Elle n'avait d'ailleurs été adoptée à cette époque que parce qu'on manquait de mitrailleuses et que l'on disposait d'un assez grand nombre de petits canons de 37 m/m de marine. L'auto-canon est de faible action contre le personnel. Elle ne peut agir que doublée d'une auto-mitrailleuse et en liaison intime avec elle. Elle aura sur elle la supériorité de contre-battre efficacement et de détruire les mitrailleuses ou même les auto-mitrailleuses ennemies, de permettre la démolition de barricades à l'entrée des villages, l'incendie de maisons occupées par l'ennemi. Sa portée (2.400 m.) lui permettra d'atteindre des objectifs

---

quelques mois sur le front français (François Vauvillier, *Le grand album des autos-mitrailleuses de la Victoire*, Paris, Histoire et Collections, 2023, p. 24, 44-45).

[19] Phrase avec ratures (ici texte barré) et rajouts à la main (ici en italique). Le texte Fe 9 ne porte que le terme « sortent » et est donc postérieur au texte N 296.

[20] La balle de fusil « D » montée en 1886 sur la cartouche *spitzer* Modèle 1886 D, est la munition de base du fusil Lebel, l'arme individuelle des soldats français en 1914.

[21] La balle de fusil « S » (*Spitzgeschoss*, balle pointue), connue sous le nom de M/88, est tirée par le fusil Gewehr 98, dotant l'armée allemande en 1914. De forme cylindro-ogivo-conique et de calibre 8 x 57 mm, augmentant son énergie cinétique et donc son coefficient de pénétration, elle peut atteindre la grande vitesse de 900 m/s.

[22] Le 1er groupe d'autos-canons de la Marine, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Pierre Guette, se voit en effet rapidement engagé dans les combats de contre-offensive en Artois avant de rejoindre les troupes alliées sur la côte belge (Voir mon *Historique du 1er groupe d'autos-canons et autos-mitrailleuses*).

[23] La 17e section, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Renault, commandant le 9e groupe d'autos-canons, se trouve en effet le 28 mars 1915, à Badonviller [40 km Est-Sud-Est de Lunéville] (Voir mon *Historique du 9ème groupe d'autos-canons et autos-mitrailleuses*).

[24] La 16e section (8e groupe d'autos-canons), commandée par l'enseigne de vaisseau Pouyer est rattachée, du 26 novembre 1914 au 7 janvier 1915, à la 32e D.I. qui, en effet, tient pendant cette période un secteur au sud d'Ypres (Voir mon *Historique du 8ème groupe d'autos-canons et autos-mitrailleuses*).

sans avoir rien à craindre du fusil ou de la mitrailleuse ennemie. En liaison constante avec l'auto-mitrailleuse, l'une complétant l'autre, elles constitueront entre les mains du commandement une arme redoutable. La proportion à adopter si on entre dans cette voie serait *[4]* donc celle de 4 autos-canons et de 4 auto-mitrailleuses constituant le groupe.
[5]

Le programme d'Octobre envisageait l'auto-canon et l'auto-mitrailleuse uniquement comme une arme de cavalerie. Dans l'hypothèse d'une guerre de mouvement elles seraient, en effet, pour les divisions et les corps de cavalerie indépendante d'un précieux concours, soit comme organes de reconnaissance à longue portée, soit comme appui dans les grands mouvements d'ailes et dans les menaces ou dans les coups portés aux flancs de l'adversaire.

Elles feraient ainsi une besogne très analogue à celle accomplie par les auto-mitrailleuses allemandes en Août et Septembre 1914, avec -en plus- l'avantage que donne l'auto-canon.

A côté de cette utilisation de l'auto-blindée comme arme de cavalerie, on peut se demander s'il n'y a pas lieu d'en prévoir une autre. Il semble en effet, qu'à condition d'être adaptée en la forme à sa nouvelle mission, l'automitrailleuse peut très bien être appelée à jouer le rôle d'arme d'infanterie. Envisagé à ce point de vue, le groupe d'auto-mitrailleuses deviendrait un organe du corps d'armée, opérant avec la cavalerie de corps et les premiers éléments d'infanterie, servant, en cas de progression à favoriser l'avance vers l'objectif désigné, ou à soutenir le choc et à arrêter les avant-gardes ennemies dans le combat en retraite. Le groupe de corps d'armée ne comprendrait pas d'autos-canons, en raison de la trop faible action du canon de 37 contre le personnel.

Etant donnés les deux rôles différents que peuvent être appelées à remplir les auto-mitrailleuses blindées, elles devraient correspondre à deux types de voitures différents.
[6]
J'indiquerai, en terminant ce rapport, quels sont ces deux types ainsi que la composition des groupes que l'on pourrait envisager si l'on entrait dans cette voie.

Ce qui, en tout cas, est hors de doute, c'est que ces engins seraient appelés, au cas de la reprise du mouvement, à rendre d'immenses services. De ce qu'aujourd'hui par suite de la fixité du front et de la forme prise par la guerre, qui est devenue une guerre de positions, *[5]* l'utilisation des auto-mitrailleuses et autos-canons est réduite à un minimum, il ne s'ensuit pas que demain elles n'apparaîtront pas comme nécessaires. L'expérience des premiers mois de guerre, d'une lacune infiniment regrettable dans notre armement, ne doit pas être déjà oubliée. Il s'agit d'égaler l'adversaire et même de le devancer, de le dominer partout où nous le pourrons.

Il faut être prêt pour le cas où, demain, les armées deviendraient des masses en mouvement.

L'effet du tir de la mitrailleuse est considérable, on cite souvent comme exemple le combat livré par le prince Kamin, le 12 Octobre 1904, à Liao-Yang, à l'extrême droite de l'armée japonaise, où en deux minutes avec 6 mitrailleuses il tuait plus de 1.000 hommes produisant un effet moral tel que deux brigades russes furent mises on retraite[25]. *On sait la place ~~capitale~~ prépondérante que tiennent dans la guerre actuelle les mitrailleuses. [Cette dernière phrase est reprise dans le corps du texte de la version Fe 9].*

Si l'on tient compte de la mobilité et de l'invulnérabilité de l'auto-mitrailleuse, on peut juger des résultats qu'on pourrait obtenir.
[7]

- II -

LA SITUATION ACTUELLE - LES TYPES DE VOITURES
LES GROUPES

Le type des auto-mitrailleuses et autos-canons actuellement en service aux armées est la résultante d'une série de tâtonnements et d'essais dont voici, rapidement tracés, les différentes phases.

Les châssis utilisés pour les auto-mitrailleuses et autos-canons sont d'abord des châssis Peugeot, 18-20 H.P. (marché de régularisation le 13 Octobre 1914 pour 88 châssis). Un autre marché est passé le 14 Octobre 1914 avec la Maison Renault pour 100 auto-mitrailleuses blindées (Châssis 18 H.P.). Le premier

[25] La bataille de Liao-Yang, premier affrontement terrestre de la guerre russo-japonaise en Mandchourie a lieu du 25 août au 3 septembre 1904. Le prince Kanin (et non Kamin) est l'un des généraux de réserve de l'armée japonaise cité lors d'une bataille le 12 octobre 1904 « dans la vallée de Taitze-ho » face au général Samsonoff, dans un combat « qui dura de 11 heures à midi », dont le bref récit ne fait pas mention de l'emploi de mitrailleuses (L. Thiriaux, *La guerre russo-japonaise, résumé historique et chronologique des événements*, T. II du 4 juillet au 30 novembre 1904, Namur, Lib. Wesmael-Charlier, 1904, p. 237-238 ; lire dans Gallica). Si les mitrailleuses sont employées de part et d'autre, le récit de L. Thiriaux ne mentionne à aucun moment un carnage de l'ampleur de celui cité par le député Bernard.

blindage livré est celui du bouclier de notre 75, blindage insuffisant car il ne résiste pas à la balle D - à plus forte raison à la balle S- au-dessous de 400 mètres.
[6]

On utilise ensuite des plaques de blindage de St. Chamond de 5 mm, à l'épreuve de la balle D à 250 mètres et de la balle S à 400 mètres.

Vers la fin d'Octobre le Grand Quartier Général signale l'insuffisance du blindage des voitures en service, demande leur remplacement et le blindage des voitures nouvelles au moyen de tôles d'acier spécial, à l'épreuve de la balle S à 250 mètres au plus (Dépêche ministérielle N° 68 459 2/3 du 29 Octobre, Dépêche ministérielle N° 72236 2/3 du 6 Novembre).
[8]

Une dépêche N° 81 718 du 27 Novembre [1914] insiste de nouveau sur la nécessité de se procurer des nouveaux blindages et désigne le Capitaine Renaud du CAMA de Vincennes pour mener à bien la réalisation de ce programme.

Après plusieurs démarches et expériences on obtient enfin une tôle de blindage en acier spécial trempé de St. Chamond ~~qui sous~~ d'une épaisseur de 5 m/m à 5 m/m 5 ~~arrête~~ *à l'épreuve de* la balle S à 200 mètres. Un type d'auto-mitrailleuses avec affût à pivot central et circulaire d'appui est alors arrêté et on commence immédiatement la construction et le remplacement demandés par le Grand Quartier Général.

Le même travail de remplacement et de construction est entrepris concurremment pour les autos-canons.

La première initiative en vue de l'utilisation des canons de 37 m/m de marine revient à des officiers d'artillerie de marine et l'essai en fut fait au Havre[26]. Dans le courant de Septembre le Général Gouverneur de Paris décide de généraliser cette application et envisage la constitution de groupes de 10 autos-canons et auto-mitrailleuses comprenant 6 autos-canons et 4 auto-mitrailleuses.

Les premières autos-canons sont établies avec des carrosseries très lourdes en madriers, planches et tôles douces, sans résistance suffisante même à la balle D. Comme les premières voitures Renault blindées pour auto-mitrailleuses elles ne donnaient en fait aucune protection contre la balle allemande.
[9]

Lorsque fut décidée la transformation des blindages en tôles *[7]* d'acier spécial de St Chamond de 5 m/m à l'épreuve de la balle S au minimum à 200 mètres, cette transformation fut appliquée à la fois aux auto-mitrailleuses et autos-canons déjà équipées.

En fait, le travail a été exécuté de la façon suivante :

Commande du blindage à St. Chamond, fin novembre. Livraison des premières tôles fin décembre [1914]. Blindage des premières voitures en Janvier. Livraison des premières voitures en Janvier [1915].

Le travail se continue ensuite de façon régulière, à l'allure de trois voitures par jour environ et par roulement, sans interruption du service au front, les voitures qui en sont retirées étant réparées, déshabillées, blindées, équipées à neuf et renvoyées au front.

Le travail a été arrêté aux chiffres suivants :

17 groupes de 10 voitures = 170 voitures. Le groupe comprend, ainsi que l'avait suggéré le Général Gouverneur de Paris : 6 autos-canons et 4 auto-mitrailleuses.

16 groupes sont actuellement au front ; un 17ème groupe se trouve à Viroflay.

10 %, soit 17 voitures, sont en réserve à Vincennes, au cas où un groupe supplémentaire serait demandé.

Il y a lieu d'ajouter à ce chiffre :

2 voitures type Renault envoyées à Verdun. 2 voitures type Renault envoyées aux Dardanelles.
[10]

4 voitures type Renault fournies à un groupe d'autos-canons de 47 mm. Ces autos-Canons de 47 m/m sur châssis Renault poids lourd 14 H P avec blindage de 7 mm étaient destinées à former avec 4 auto-mitrailleuses un groupe de 8. Mais ces autos-canons ont été envoyées à Dunkerque où on les a démolies pour les transformer en autos-canons destinées à tirer contre aéroplanes.

---

[26] On peut penser que le député Bernard fait ici allusion à l'expérience lancée en août 1914 par le lieutenant-colonel Sorne, commandant le parc d'artillerie de la place du Havre, sous l'autorité du général Capiomont, gouverneur de la place, avec l'aide du capitaine de l'artillerie coloniale Drouet, qui aboutit à la création début octobre de la « Batterie Drouet », constituée initialement de 2 autos-canons, armés chacun d'un canon de 37 mm à Tir rapide de la Marine et de 2 autos-mitrailleuses, chacune armée d'une mitrailleuse Hotchkiss. La batterie Drouet devient le 18e groupe d'autos-canons en juin 1915 et le 16e Groupe d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons en juillet 1916 (voir mon historique de cette unité).

- 4 voitures, type Archer aux Dardanelles[27].
- 2 voitures, type Archer au D.M.A.P. à Boulogne s/ Seine[28].

[8] En résumé, soit au point de vue du type, soit au point de vue du nombre et de la composition des groupes la situation actuelle est la suivante :

1° - LE TYPE

Châssis de tourisme
18 H.P. Renault
18-20 H.P. Peugeot.

Vitesse maxima 60 km/h. en palier - moyenne 30 à 35 km/h.

Direction simple.

Roues jumelles à l'arrière
Caoutchoucs pneumatiques ordinaires.
Poids prévu : 3.200 kgs. (dont 680 kgs de blindage) avec 6.000 cartouches ou 198 obus de 37 m/m et 4 hommes (1 conducteur, 1 réparateur, 1 chef de pièce pointeur, 1 servant)
Rayons en bois pour les Renault - Rayons fins d'acier pour les Peugeot.
1 roue et un pneumatique de rechange.
[11]
Armement : 1 mitrailleuse ou 1 canon de 37 ou 47 m/m sur affût avec pivot central et circulaire d'appui.
1 mitrailleuse ou 1 canon de rechange.
1 trépied de mitrailleuse à l'avant de la voiture[29].
Protection : Blindage uniforme de 5 m/m environ à l'épreuve de la balle S à 100 m. au minimum. Voiture ouverte à la partie supérieure, la protection du pointeur et du servant étant obtenue au moyen d'un bouclier tournant avec l'arme.

Amélioration prévue : Toutes ces voitures avaient été conçues sur le type de la voiture à simple direction, ce qui rend l'usage de la voiture singulièrement difficile et même dangereux. Comme je l'indiquais au début de mon rapport, *[9]* l'auto-mitrailleuse ne peut rendre le plein de ses services que si, établie sur une position, elle peut instantanément l'évacuer et se reporter sur un autre point, que si, en tout cas, elle est à même d'échapper le plus rapidement possible aux atteintes de l'ennemi. Cela est si vrai que, dans les hypothèses récentes où elles ont été utilisées, l'auto-mitrailleuse ou l'auto-canon ont été conduites à proximité de l'Ennemi, marche arrière, afin de ménager la possibilité d'une rupture de contact rapide grâce à la marche avant. Se rendant compte de l'infériorité où nous serions à cet égard vis-à-vis des Allemands dont les voitures comportent paraît-il la double direction et la marche réversible[30], les services du Ministère de la Guerre décidèrent vers la fin du mois de Mai d'adapter sur un certain nombre de voitures, un dispositif de marche arrière (système Raulet-Dombret), comportant
[12]
deux directions, un inverseur de marche et deux jeux de pédales. Ce dispositif donne, paraît-il, toute satisfaction. A la fin de Juillet, il avait été appliqué à deux voitures seulement, à titre d'essai. Les essais ayant été tout à fait concluants, on avait décidé au début d'Août de l'appliquer à deux groupes de 10 et aux 17 voitures de la réserve de Vincennes. J'ignore dans quelle mesure la transformation est opérée à l'heure actuelle[31].

---

[27] *La voiture Archer est une voiture légère, quoique pourvue d'un blindage de 7mm, basse et souple, apte à évoluer dans les terrains accidentés. Les marchés concernant cette auto-mitrailleuse ont donné lieu à des incidents sur lesquels je me propose de revenir dans un rapport complémentaire où j'étudierai ces marchés (Note de l'auteur du rapport).*

[28] Ce Dépôt des Matériels Automobiles et du Personnel du ministère de la Guerre a été créé pour former les personnels (conducteurs et mécaniciens) des véhicules de l'armée de Terre et les mettre à disposition des unités exploitant des véhicules.

[29] *Deux télémètres sont prévus pour les 4 voitures du groupe. Une dépêche du 9 mai (7011) en prescrit la livraison. En juillet, cette livraison n'aurait pas encore été faite malgré les demandes des commandants de groupe (note manuscrite de l'auteur du rapport).*

[30] Au vu des succès des autos-mitrailleuses et autos-canons belges et français en 1914, le ministère de la guerre allemand sollicite début 1915 Ehrhardt, Daimler et Büssing pour lui fournir un engin blindé de type auto-canon. Ehrhardt ayant des capacités de fabrication disponibles devient le chef de file du nouveau véhicule pensé dès l'origine comme un véhicule militaire. Les 13 premiers autos-canons Panzerkraftwagen Ehrhardt E-V4 sont livrés à la fin de 1915. Deux évolutions du modèle initial en 1917 et 1918 amènent à un total de 53 exemplaires à l'armistice (https://www.tanks-encyclopedia.com/ww1/germany/Ehrhardt_EV4.php).

[31] Une dépêche du Général commandant en chef les Armées de l'Est, n°727-A, du 11 juin 1915, prescrit que le dispositif de marche dans les deux sens R.D. serait installé sur deux groupes d'autos-canons de la Marine. Le lieutenant de vaisseau Clémentel,

2° - NOMBRE et COMPOSITION des GROUPES

17 groupes de 10 voitures, comprenant chacun 6 autos-canons 37 m/m et 4 auto-mitrailleuses.

Le groupe de 10 autos-canons et auto-mitrailleuses est accompagné de 2 petits camions de ravitaillement. *Ces camions devraient pouvoir porter 1500 kg de poids utile. Ils n'en portent en fait que 1000 kg ce qui oblige à une surcharge des voitures de combat. [Cette dernière phrase est reprise dans le corps du texte de la version Fe 9].*

Le Chef de groupe prend place dans une voiture de tourisme ordinaire, non blindée.

Ajouter :

[10] 17 voitures en réserve à Vincennes
4 autos-canons de 47 mm
2 voitures à Verdun
2 voitures aux Dardanelles.
6 voitures type Archer [Cette ligne est reprise directement dans le texte de la version Fe 9].

OBSERVATIONS ET CRITIQUES
LES PREVISIONS DU GRAND QUARTIER GENERAL
INDICATIONS D'ENSEMBLE

[13]

Telle est, à l'heure actuelle, la situation d'ensemble de notre armement en auto-mitrailleuses et autos-canons.

Elle suggère, à mon avis, les observations suivantes :

AU POINT DE VUE DU TYPE, TOUT D'ABORD

Le minimum de qualités que doit présenter une automitrailleuse ou une auto-canon c'est la rapidité - la mobilité dans les deux sens - la résistance - le rayon d'action étendu - la possibilité de tir dans toutes les directions - l'invulnérabilité.

Trois de ces qualités font défaut, au moins en partie, aux voitures actuelles.

Elles n'ont pas, ou du moins elles n'ont pas encore, la mobilité dans les deux sens, le dispositif Raulet-Dombret n'ayant été appliqué qu'à quelques voitures.

Elles n'ont pas une résistance suffisante. Les châssis employés sont des châssis de tourisme ou même de sport faits pour porter 1200 à 1500 kg. Le poids prévu pour ces voitures est de 3200 kgs. En fait, il dépasse ce chiffre et atteint près de 4000 kgs à cause des surcharges imposées, en cartouches par exemple. Le résultat est que les moteurs chauffent et que les voitures s'usent rapidement et risquent *[11]* d'être gravement détériorées par les chocs inévitables sur des routes creusées de trous d'obus.

Enfin, l'invulnérabilité de ces voitures n'est pas parfaite. Cette imperfection apparaît sous deux aspects :

1° La condition d'invulnérabilité posée par le Commandement était l'arrêt de la balle S à 200 mètres. Ce résultat est obtenu avec la tôle spéciale de St. Chamond de 5 m/m. Mais cette distance

[14]

est trop considérable. Les voitures peuvent être, par surprise, sous le feu de l'ennemi à très courte distance. En fait, il peut y avoir intérêt à les pousser le plus près possible des tirailleurs ennemis. La protection du blindage ne doit pas être que morale. Elle doit être effective aux courtes distances. Pour cela un blindage en tôle d'acier spécial de St Chamond de 7 mm est nécessaire. En fait les tôles de blindage de 5mm5 fournies par St Chamond donnent une résistance supérieure à celle prévue. Des tableaux de résistance qui ont été dressés aux différentes époques, il résulte que la résistance a été en augmentant au fur et à mesure des livraisons, si bien qu'en fait les dernières résisteraient souvent à la balle S tirée entre 50 et 100 m. Mais il n'en reste pas moins que les tôles d'acier spécial qui ont servi au blindage des voitures actuelles ne sont garanties qu'à 200 mètres[32].

2° A un autre point de vue, la protection que donnent les voitures actuelles peut paraître insuffisante. Le personnel de la voiture n'est pas tout entier à l'abri du blindage. La partie supérieure de la voiture étant

---

commandant du 10e groupe d'autos-canons signale le 20 novembre 1915 au commandant supérieur des autos-canons à Paris que toutes les anciennes voitures de son groupe ont été échangées la veille contre « dix voitures munies du nouveau dispositif envoyées par le CAMA de Vincennes » (Voir mon historique du 10e groupe d'autos-canons, Annexe VI-B).

[32] *D'une indication de source qui m'a été donnée, il résulte que pour les premiers essais tout au moins qui eurent lieu à St Chamond on se servit d'un Mauser usé ! On conçoit que dans ces conditions ils fussent peu concluants. [note manuscrite de l'auteur du rapport].*

découverte à l'arrière, le pointeur et le servant sont exposés aux balles des shrapnells et aux éclats d'obus, et même à la merci des balles des tirailleurs que la voiture pourrait avoir dépassés. La protection que leur donnerait le *[12]* bouclier rotatif dont est munie l'arme paraît à cet égard ou insuffisante ou même nulle.

Pour remédier à ces deux inconvénients, il faudrait augmenter le poids de la tôle et adopter un dispositif de tourelle blindée rotative *[« tourelle tournante blindée » dans la version Fe 9].*

[15]

L'inconvénient de ces solutions est d'entraîner une notable augmentation du poids de la voiture, mais je montrerai tout à l'heure qu'il n'y a pas là une objection dirimante.

Ajoutons enfin que, dans les voitures actuellement en service, les pneus avant ne sont pas protégés, et que les voitures ne sont pas pourvues de la mise en marche automatique. Une amélioration des voitures à ces deux points de vue paraîtrait également *nécessaire* ~~désirable~~. *Le démarrage automatique est indispensable. Il permettra lorsque la voiture sera en position d'attente ou en batterie, d'arrêter le moteur, ce qui évitera à celui-ci de chauffer et épargnera l'essence [Cette dernière phrase est reprise dans le corps du texte de la version Fe 9].*

Au point de vue du nombre des voitures et de leur groupement actuel, les suggestions suivantes me paraissent devoir être présentées :

En gros, nous disposons actuellement de 68 automitrailleuses et de 102 autos-canons de 37 m/m, réparties en 17 groupes de 10 voitures (6 autos-canons et 4 auto-mitrailleuses par groupe). Ces groupes sont répartis sur les divers points du front, entre les armées et les corps de cavalerie. En fait, comme je le disais au début, l'utilisation de cette arme essentiellement mobile est réduite à peu de chose dans la guerre de positions actuelle.

La question qui se pose est celle de savoir si, au cas de guerre de mouvement, dans l'hypothèse soit d'une avance de nos troupes, soit d'une retraite, nous serions en mesure de faire face, avec notre armement actuel en automobiles blindées, à tous les besoins, et mieux, si nous serions à même de tirer le maximum d'effets de cette nouvelle arme de la guerre moderne ?

[16] *[13]*

Ne doit-on pas, en tout cas, envisager la construction de nouvelles auto-mitrailleuses ou autos-canons, destinées soit à remplacer les voitures actuelles, usées ou détruites, soit à augmenter le nombre des voitures en service aux Armées, en un mot, un programme de commandes a-t-il été établi ?

A la question que j'avais posée en votre nom à ce sujet, voici la réponse qui a été faite :

« Il n'a pas été fait de programme de commandes d'auto-mitrailleuses en raison des indications fournies par le Général Commandant en Chef par lettre n° 1325 du 21 Juin [1915], répondant au service de l'Aéronautique qui proposait un nouveau type d'auto-mitrailleuse. Le Général en Chef précise en effet que la construction de nouvelles auto-mitrailleuses blindées ne parait pas offrir d'intérêt parce que le type actuellement en usage donne satisfaction et que, d'autre part, on n'a pas l'intention d'augmenter le nombre de ces véhicules en service ».

Sur le premier des motifs donnés par le Commandement j'ai dit toutes les réserves qu'il y avait lieu de faire, et les améliorations qui devaient être dès maintenant apportées aux voitures actuellement en service (*protection des pneus avant, démarrage automatique*, application du mécanisme Raulet-Dombret, système de la réversibilité de marche et de la double direction), ainsi que celles qui devaient être prévues au cas où on construirait de nouvelles voitures.

Sur le second, j'ai fait valoir également des objections. Il faut être prêt, disais-je, pour la guerre de mouvement.

[17]

N'est-ce pas d'ailleurs pour cette éventualité que nous tenons en réserve, reconstituées et entraînées, nos formations de cavalerie ?

Aussi bien, ne fut-ce que pour maintenir à leurs effectifs actuels nos groupes d'automitrailleuses et d'autos-canons il y aurait lieu de prévoir la construction de nouvelles voitures, la réserve des 17 voitures en dépôt à Vincennes pouvant être considérée comme insuffisante.

[14] Bref, la nécessité s'impose d'établir un programme, de fixer le meilleur type de voiture en tenant compte des enseignements de cette guerre et de l'expérience acquise.

Pour l'établissement de ce programme je soumets à votre appréciation les suggestions suivantes, à porter à la connaissance du Ministre et du haut commandement,

L'utilisation des auto-mitrailleuses peut, ai-je dit au début de ce rapport, être double : comme arme de cavalerie, comme arme d'infanterie,

L'AUTO-MITRAILLEUSE et L'AUTO-CANON de CAVALERIE

Employées comme armes de cavalerie elles seront attribuées aux brigades de cavalerie indépendante et utilisées pour les reconnaissances à longue portée et comme appui dans les grands mouvements d'ailes ou de flanc. Les groupes de cavalerie n'auront certes tout leur intérêt que si la cavalerie entre en action, auquel cas ils augmenteront singulièrement sa puissance. Ils marcheraient en avant de la brigade à raison, par exemple, de deux voitures par route sur le front occupé par elle. J'envisage que ces voitures restent liées à la route, sans nécessité qu'elles
[18]
puissent passer par tous les terrains, en pleine campagne. Il n'y a donc pas à se préoccuper d'avoir pour elles les châssis à 4 roues motrices (système des tracteurs), le châssis à quatre roues motrices présenterait des inconvénients de poids, de lenteur relative et cela sans utilité étant donné ce que je vais dire de la composition des groupes.

Ces voitures doivent être assez rapides, de façon à échapper, même en côte, aux atteintes de la cavalerie. Elles doivent avoir un grand rayon d'action et pouvoir emporter une provision suffisante de carburant - traversant les villages, elles doivent être protégées à leur partie supérieure, afin d'éviter au personnel les coups de fusil tirés des maisons. Enfin, elles doivent être munies de la double direction avec inverseur de marche, de façon à pouvoir se dégager rapidement.

[15] Voici, dans cette hypothèse, ce qu'à mon avis il y aurait lieu d'envisager comme type de voiture, et comme organisation du groupe porté à son maximum d'utilisation et de puissance.

On adopterait pour ces voitures le type suivant :

Châssis robuste à moteur de 20 à 30 H.P.

Tourelle rotative. La hauteur et la plus grande visibilité en résultant ont moins d'importance ici que pour l'auto-mitrailleuse d'infanterie qui doit pouvoir être facilement dissimulée, comme la mitrailleuse même.

Tôles de blindage de St. Chamond à 7 m/m pour les parties verticales, à 5 m/m pour les parties inclinées.

Double direction et inverseur de marche.
[19]
Mise en marche automatique

Eclairage électrique

Vitesse : 50 km à l'heure en palier en ordre de route, c'est-à-dire avec :

4 hommes (armes et équipements)

2 mitrailleuses - 1 sur pivot engagée dans la tourelle rotative, une de rechange et pouvant être débarquée.

1 trépied (pour débarquer la mitrailleuse)

1 roue de rechange garnie - 1 pneu de rechange. Essence et huile pour 500 km.

La voiture ainsi établie pèserait de 3500 à 4000 kgs.

Les groupes seraient répartis et composés de la façon suivante :

Un groupe par brigade de cavalerie, chaque groupe comprenant :

4 autos-canons, 4 mitrailleuses

2 autos-camions capables de porter 2500 à 3000 kgs chacune pour les rechanges, munitions et provisions.

4 voitures de transport de personnel pouvant porter : 25 hommes chacune, ces hommes étant pris dans les unités voisines au moment du besoin et selon les missions.

[16] 8 bicyclettes suspendues à l'extérieur des voitures- transport

2 voitures de tourisme pour les liaisons, équipées pour les combats de nuit (projecteur à arc de 30 cm amovible et 100 m de câble).
[20]
Ni les voitures, ni les groupes actuels ne répondent exactement à ce programme. Les voitures existantes peuvent cependant, moyennant certaines améliorations (inverseur de marche et double direction, mise en marche automatique, etc.) être utilisées pour la formation des groupes de cavalerie, remaniées ainsi que je viens de le dire.

La composition proposée permettrait de retirer de chaque groupe existant 2 autos-canons, ce qui, à raison de 17 groupes donne 34 autos-canons permettant de faire 8 groupes nouveaux grâce à l'adjonction de 32 auto-mitrailleuses. Ces dernières devraient être établies sur le modèle du type que j'ai précédemment indiqué. Je signale que le type de Ségur sur châssis poids lourds, type proposé au Ministère

et écarté par lui, répondrait assez exactement, sauf certaines modifications à y apporter, notamment le renforcement du châssis, aux conditions prévues (I).

On aurait ainsi 25 groupes de cavalerie pour doter 25 brigades de cavalerie indépendante. En tablant sur trente brigades de cavalerie indépendante, il y aurait lieu de prévoir 5 groupes nouveaux de 8 autos-canons et auto-mitrailleuses du type nouveau.

(I) Je dois faire, en effet toutes réserves sur l'appréciation donnée sur cette voiture par les services du Ministère. La note qui m'a été remise à ce sujet s'exprime ainsi :

« Voiture de Ségur à deux directions. Cette voiture, étudiée sur châssis de tourisme Charron trop faible n'est qu'une maquette en tôle douce, elle comportait les deux directions, l'inverseur de marche genre Raulet-Dombret, etc. » En fait, l'étude a été menée par des gens non au courant du problème posé, et sans mandat défini. Le type de blindage prévu, très lourd, ne pouvait être admissible que sur un châssis spécial extra robuste. En tout cas tout est à faire et reste du ressort des Services automobiles organisés qui le feraient avec la compétence voulue, et à moins de frais que tous ces éléments étrangers non compétents, intéressés et non qualifiés ».
Cette appréciation dédaigneuse est en même temps inexacte, j'allais dire empreinte de parti-pris. La voiture de Ségur est, comme j'ai pu m'en rendre compte par moi-même, une voiture à tourelle blindée rotative, très protégée (7 m/m aux parties verticales) et à double direction avec un système très pratique d'inversion de marche. Je ne veux de meilleure preuve de l'inexactitude de l'appréciation qui en avait été donnée que le fait suivant qui vient d'être porté à ma connaissance : le Lt. Colonel Ct. le D.M.A.P. vient d'être autorisé, à la date du 7 Août 1915, à engager avec la Compagnie Générale de Construction 114 rue de la Gare à Saint-Denis (Seine), des pourparlers au sujet de l'achat d'un 1er spécimen de l'automitrailleuse "de Ségur et Lorfeuvre" et à soumettre à l'approbation ministérielle un marché à passer avec cette Société pour l'acquisition du véhicule dont il s'agit.
J'ajoute d'ailleurs que la commande d'une seule voiture peut paraître insuffisante pour permettre des essais concluants de ce type d'auto-mitrailleuse[33].

[21] *[17]*

L'AUTO-MITRAILLEUSE d'INFANTERIE

Comme arme d'infanterie, les auto-mitrailleuses formeront des groupes, organes de corps d'armée, liés à lui en vue de favoriser son avance ou de protéger sa retraite.

[22]

L'auto-mitrailleuse d'infanterie répond à une tout autre conception que l'auto-mitrailleuse de cavalerie. Elle doit être d'un type différent.

En liaison directe avec la cavalerie de corps et avec l'infanterie elles n'ont pas à faire de grandes étapes. Elles doivent être assez souples, assez légères et en même temps assez résistantes pour passer par tous les terrains, pouvoir être dissimulées assez facilement et aptes à se porter rapidement partout où leur présence est nécessaire sur le champ de bataille.

Le tir d'une mitrailleuse à 400 cartouches à la minute est d'un effet comparable à celui de 200 fusils. La nécessité de disperser le tir réduit l'effet utile à celui de 70 fusils. Mais étant données la mobilité plus grande et l'invulnérabilité, on peut admettre qu'un groupe de 4 automitrailleuses légères (type de Corps d'armée) représente une puissance de feu comparable à celle que peuvent donner les carabines d'un régiment de cavalerie. J'ai indiqué, au début de ce rapport, le peu d'effet du canon de 37 m/m contre le personnel. L'auto-canon serait ici avantageusement remplacée par des canons de 75 m/m sur autos, selon le type d'autos-canons contre aéronefs. (I)

Le type de la voiture et la composition des groupes

(I) 60 autos-canons de 75 contre avions ont été commandés. 30 ont été mis en service. Ils sortent à raison de six par mois. Ils sont construits sur châssis de Dion 30 H.P. à direction simple et partiellement protégée [Note de l'auteur du rapport].

[23]

de corps d'armée seraient donc les suivants :

Voiture d'un type léger (2.200 kgs environ en ordre de route).

Voiture assez large, mais basse pour diminuer le poids et la visibilité.

Châssis genre américain *ayant une élévation suffisante au-dessus du sol*, pouvant sortir facilement des routes et rouler sur tous les terrains.

[18] Empattement calculé de façon à ce que la voiture puisse tourner facilement sur elle-même.

Blindage de 7 m/m ou de 5 m/m selon qu'il s'agit de parties verticales ou inclinées.

[33] Cette note du député Bernard montre l'opposition initiale des Services Automobiles (soit vraisemblablement le capitaine Renaud de l'Établissement de Vincennes) à toute évolution émanant d'une autre origine que la sienne. On trouve la présentation complète, illustrée, du prototype de Ségur & Lorfeuvre 1915 sur châssis Charron dans François Vauvillier, *op. cit.*, p. 156-157.

Suppression de la tourelle pour diminuer la visibilité.
Rapidité, indispensable pour franchir les espaces battus par l'artillerie.
Les châssis à 4 roues motrices paraissent devoir être écartés, à cause de leur poids et de leur insuffisante rapidité.
Double direction avec inverseur de marche.
Mise en marche automatique
Eclairage électrique
Peinture coupant les lignes -dite léopard- pour augmenter l'invisibilité (essai fait par l'armée anglaise)

Cette voiture correspondrait d'assez près, sauf certaines modifications, notamment en ce qui concerne la protection latérale des servants et l'adaptation pour la conduite en marche arrière, au type des voitures Archer, dont six ont été commandées et livrées.

[24]

La composition des groupes serait la suivante :

4 auto-mitrailleuses avec 6.000 cartouches chacune.
2 Autos-canons 75 m/m sur châssis à 4 roues motrices
1 camion poids lourd, avec les munitions, les rechanges, 4 jours de vivres et 2 bicyclettes.
1 Voiture de 10 à 12 H.P. tourisme pour l'officier, équipée avec un projecteur à arc amovible de 30 cm et 100 m. de câble.

En tablant sur 40 corps d'armée, ce seraient donc 160 voitures du type nouveau à construire.

Il y aurait lieu, en outre, de prévoir un certain nombre de ces auto-mitrailleuses pour la dotation du camp retranché de Paris. Elles pourraient, le cas échéant, être employées à la défense mobile de la place. Elles constitueraient en tout cas, une masse de réserve. Il y aurait lieu de prévoir, à cette fin, 10 groupes de 4 voitures. Ce qui ferait, en tout, 200 nouvelles voitures à construire. En y *[19]* ajoutant les 32 automitrailleuses nouvelles de cavalerie et les 5 groupes nouveaux pour les brigades de cavalerie indépendante, le programme à établir comprendrait 272 voitures nouvelles dont : 200 auto-mitrailleuses d'infanterie, 52 auto-mitrailleuses de cavalerie et 20 autos-canons de cavalerie ; on y ajouterait 26 voitures blindées type cavalerie, destinées à constituer une réserve, ce qui ferait en tout : 300 voitures nouvelles.

Le personnel, 544 conducteurs et aides-conducteurs, 544 tireurs et servants, serait pris les premiers parmi les automobilistes de l'arrière et les seconds dans la cavalerie. Il y aurait lieu de procéder sans attendre à leur instruction qui demande beaucoup de soins et une préparation très spéciale.

[25]

Je note que dans la guerre de positions, les mitrailleuses d'infanterie et leur personnel de servants pourraient, au fur et à mesure de la création des groupes de corps d'armée, être utilisées au renforcement de la première ou de la seconde ligne. Il en serait de même des mitrailleuses de groupes de cavalerie au cas de proximité de celle-ci avec les lignes

Conclusion

Adopter les conclusions du présent rapport en tant notamment qu'elles établissent l'urgence qu'il y a à élaborer un programme de construction de nouvelles autos-mitrailleuses et autos-canons et la constitution sur de nouvelles données des groupes d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons [Cette conclusion est reprise dans le corps du texte de la version Fe 9].

[26] *[20]*

APPENDICE

RENSEIGNEMENTS SUR LES AUTOS-MITRAILLEUSES

DES ARMEES BELLIGERANTES

Je n'ai pu me procurer que peu de renseignements sur les auto-mitrailleuses allemandes. On évalua à 1 millier le nombre d'auto-mitrailleuses que possédait l'armée allemande à la mobilisation. Elles seraient montées sur des châssis de poids lourd - munies de la double direction - leur vitesse ne dépasserait pas 50 km. à l'heure[34].

L'armée belge avait, au début de la guerre, des auto-mitrailleuses qui lui ont rendu de grands services. Elles étaient montées sur châssis Minerva, blindées au moyen de deux tôles d'acier ordinaire séparées par un remplissage de laine de scorie de verre, blindage économique mais un peu lourd.

Depuis, cette armée a fait construire à Paris un groupe très largement doté et composé de la façon suivante :

6 Autos-canons, portant également une mitrailleuse d'avion, pouvant se placer par-dessus le canon pour le tir contre le personnel.

4 Auto-mitrailleuses.

3 Autos blindées pour les officiers.

4 Autos-caissons avec projecteur à arc de 30 cm

[27]

amovibles et 100 m. de câble, réunion peu heureuse, le projecteur devant être porté en avant et le Caisson devant au contraire être tenu assez loin pour ne pas risquer l'explosion.

1 Auto pour les pneus.

1 Auto-atelier.

1 Auto pour les vivres.

1 Auto-ambulance.

1 Compagnie de 200 cyclistes et 10 motocyclistes.

Le groupe ainsi constitué est trop lourd. *[21]* C'est une unité peu maniable et trop compliquée. Les aciers de blindage sont d'ailleurs parfaits, toutes les tôles ayant été éprouvées à la balle S tirée à 10 mètres. Ce groupe n'a pas encore eu à combattre.

Les Anglais n'avaient rien comme auto-mitrailleuses à la mobilisation. Ils en ont construit depuis mais sans arrêter un type spécial. Il semble qu'ils veuillent faire l'expérience de tout ce qui peut être proposé, avant de fixer leur choix.

Quelques voitures ont été construites aux Chantiers de France à Dunkerque. Les blindages sont constitués par deux tôles séparées par une couche de bois.

Une de ces voitures, avec toit blindé, porte 8 mitrailleuses et remorque un canon de 47 m/m de marine, avec grand bouclier et monté sur roues à pneumatiques.

Une autre voiture, soignée mais lourde, est munie d'une coupole tournante, très étudiée.

On a signalé l'utilisation d'auto-mitrailleuses anglaises contre les Turcs.

[28]

Les Russes ont quelques voitures blindées, dont on a signalé, à diverses reprises, l'utilisation. Le mauvais état des routes dans ce pays rend d'ailleurs leur emploi plus difficile.

Aucun renseignement sur l'armée italienne.

[34] On a souligné précédemment la totale inexactitude de ces assertions, sur la véracité desquelles le député reste toutefois assez prudent. Elles proviennent, comme tous les renseignements de cette page, de la note préparatoire du 14 août 1915 que j'ai attribuée au Lt Lesieure Desbrière (voir annexe II).

NOTE RELATIVE A LA QUESTION DES AUTO-MITRAILLEUSES ET DU RAPPORT DE MR MAURICE BERNARD [35]

L'auteur

On ignore l'identité de l'auteur de cette note archivée au SHD dans le même carton et à la suite du rapport du député Bernard. Toutefois, la relative technicité du propos, la médiocrité de la structuration de la note, le caractère bancal de nombreuses phrases, les fautes d'orthographe et de syntaxe (volontairement conservées dans la transcription), ne correspondent pas à la prose d'un parlementaire qui, comme tout personnage public, est habitué à structurer ses démonstrations et à dominer les contraintes de l'expression écrite. Il faut donc chercher l'auteur en dehors de la sphère parlementaire.

La phrase finale, par sa seule présence, laisse percer l'agacement d'un technicien de l'armement et/ou de l'automobile vis-à-vis des « études » menées ces « jeunes gens sans expérience », qu'il considère comme incompétents par nature.

On peut se demander s'il ne faut pas rapprocher l'auteur de la présente *Note* et celui de la « Note du ministère » dont quelques passages sont cités par M. Bernard (voir page [20] de son texte original dans la transcription précédente).

Un autre rapprochement d'auteur, visant d'ailleurs peut-être le même personnage ou le même service, pourrait être tenté avec l'un des officiers ou ingénieurs du Service automobile stigmatisé par le député Mignot-Bozerian dans les pages [4] à [15] de son rapport retranscrit plus loin. Ce parlementaire y condamne, preuves à l'appui, la non-pertinence technique, financière et militaire de l'engagement du Service automobile en faveur des voitures blindées Jeffery.

On peut imaginer, enfin, au vu du plaidoyer *pro domo* des paragraphes suivants, que l'auteur de cette note se trouve au C.A.M.A., service du capitaine Renaud. On rappelle que le CAMA dépend du Service automobile rattaché à la direction de l'Artillerie du Ministère de la Guerre.

Le texte

Le texte original dactylographié de cette note de 5 pages ne porte ni nom ni date. Nécessairement postérieur au rapport Bernard daté de fin août 1915, il pourrait avoir été rédigé très vite après le précédent et certainement avant la fin de cette année 1915, au vu des références aux commandes potentielles de voitures Jeffery, sur lesquelles revient, un an plus tard le député Mignot-Bozerian dans son rapport sur les autos-mitrailleuses blindées, au nom de la Commission de l'Armée de la Chambre des Députés (Voir ci-après).

Toutes les notes de base de page sont de l'éditeur.

Transcription intégrale

HISTORIQUE

Depuis le début de la guerre, l'évolution des Autos-Mitrailleuses s'est faite de la manière suivante :

1° La guerre débute sans que l'on ait aucune auto-mitrailleuse digne de ce nom.

Les voitures affublées de ce nom et en service aux armées étaient d'un modèle ridicule pour la guerre Européenne, on ne pouvait y mettre ni les munitions, ni les paquetages, la mitrailleuse elle-même était fort mal installée et d'un service impossible. Les deux ou trois dont on disposait, après une mise en service au bout de quelques jours ont été renvoyées à l'arrière où l'une d'elles sert pour les leçons de conduite. *(D.M.A.P.)* [36]

1° - Vers le milieu d'Août 1914 en présence des méfaits des auto-mitrailleuses allemandes qui paraissent nombreuses, on se décide à équiper un certain nombre de voitures, et on utilise pour cela notamment des Mercédès prises dans des stocks de Paris. Ces voitures trop puissantes d'une part et trop faiblement soutenues d'autre part ne pouvaient remplir le rôle auquel on les destinait - Elles, n'étaient

[35] Conservé au Service Historique de la Défense à Vincennes sous la même cote, même carton, même chemise, que le rapport de M. Bernard (SHD, GR, 6 N 296, sous-dossier « Documents parlementaires sur les autos-mitrailleuses blindées »).

[36] Indication manuscrite dans le texte original pour « Dépôt des Matériels Automobiles et du Personnel » du ministère de la Guerre situé à Boulogne-sur-Seine. Le D.M.A.P. assure la gestion administrative des personnels militaires (Armée de terre) affectés aux groupes d'autos-canons de la Marine.

qu'un pis-aller.

C'est seulement à la fin d'août qu'un marché pour 100 auto blindées était passé par le grand Parc de Vincennes avec l'Usine Renault.

Ces voitures devaient être blindées en tôle type bouclier de 75, la seule dont on disposait à l'époque. Ces voitures étaient à l'épreuve de la balle allemande vers 350 mètres.

En septembre 1914 sans attendre la construction des voitures ci-dessous qui ne pouvaient être terminées qu'en novembre, le Général Gallieni *décidait* de constituer des groupes d'autos-canons au nombre de 15 comprenant chacun 6 autos-canons de 37 et 4 automitrailleuses. Ces véhicules sont établis sur châssis Peugeot et autres et ne comportent aucun blindage à l'épreuve.

2° - Vers la fin d'octobre, le Grand Quartier Général demande qu'il soit établi des voitures avec du blindage à l'épreuve de la balle allemande à 200 mètres. - Le Capitaine Renaud du C.A.M.A. de Vincennes [37] est chargé de trouver le blindage et de construire les voitures.

Après 3 semaines d'essais et de tirs divers cet officier arrête son choix sur un blindage d'épaisseur 5m,6 en acier spécial à 185 kilos de résistance qui arrête la balle en tir normal jusqu'à 50 mètres et à toutes les distances en tir oblique.

Les marchés ne portent que 200 mètres comme limite ; mais c'est le chiffre qu'a consenti à mettre St-Chamond en affirmant que tous les blindages fournis seraient capables de résister à 50 mètres.

En fait, tous les blindages livrés sont de qualité très supérieures aux promesses faites par l'Usine.

Les essais nombreux de tir ont été faits avec un fusil Mauser fabriqué en 1914 et prêté par le Parc de Clermont-Ferrand où il avait été envoyé après la bataille de la Marne et des munitions fraîches en provenance également de Clermont-Ferrand. Ces tirs étaient contrôlés d'ailleurs par St-Chamond qui utilisait un fusil provenant des modèles de la Manufacture de St Etienne.

De plus les blindages ont été encore essayés à Fontainebleau[38] devant le Général Suisset-Schneider[39] et de très nombreux officiers en présence des Corps de Troupes afin de servir de démonstration d'instruction.

Une tôle est conservée à Vincennes elle a résisté à des balles S tirées à 5 mètres.

Ces blindages étant trouvés, la réorganisation complète des groupes d'autos-canons fut menée de la manière suivante.

Devant utiliser comme matériel des châssis Peugeot et des châssis Renault 18 HP, il fallait adopter un type d'auto blindée susceptible de ne pas dépasser un poids compatible avec la solidité du châssis. C'est pour cette raison qu'on adopta le type à pivot central avec tir en barbette derrière un bouclier mi fermé au-dessus et sur les côtés.

Ces voitures avec l'arme - 5000 cartouches, 4 hommes, l'outillage, une roue et un pneu de rechange - pèsent 3200 kilos. Si elles dépassent ce chiffre, c'est qu'on a jugé bon de les surcharger d'un tas d'impedimenta à peu près inutiles, télémètre, projecteurs électriques, échelle, etc., ainsi que de paquetages absolument exagérés [40].

---

[37] « Le Centre d'approvisionnement de matériel automobile (CAMA) de Vincennes a pour mission de passer les marchés de fabrication avec les constructeurs, de réceptionner le matériel avant son envoi aux armées, et de remettre en état de marche les matériels évacués par les unités au front. À la fois entrepôt, atelier et magasin, il occupe plusieurs sites au centre la ville » (A. Marzona, E. Pénicaut, « Vincennes dans la Grande Guerre », *Revue historique des armées*, n°252, 2008, p. 65-71).

[38] Vraisemblablement sur les champs de manœuvre de l'École militaire et d'application de l'artillerie.

[39] Il s'agit en réalité du général Pierre-Maurice Saisset-Schneider (1849-1921), général de brigade en 1902, membre du comité technique de l'intendance en 1908 (*Annuaire officiel de l'armée française*, 1908, p. 23, 97), nommé membre du comité technique à l'inspection générale de la Gendarmerie en 1908 (*La Croix de l'Aveyron*, 2 février 1908, p. 2 ; *Le Patriote de la Vendée*, 19 juin 1910, p. 2 ; Geneanet, *Alain Garric*), placé sur sa demande dans la disponibilité en avril 1911 (*Journal des débats*, 14 mai 1911, p. 3), général de brigade de la 2e section en 1913 (*Annuaire officiel de l'Armée française*, 1913, p. 120, Gallica). Ce n'est pas faire injure au Général de brigade Saisset-Schneider que de souligner qu'après une carrière dans la cavalerie, placé dans la cadre de réserve depuis déjà quatre ans, il peut ne pas être, en 1915, à la pointe des connaissances et des évaluations en matière de blindage de voitures autos-mitrailleuses. L'auteur de la présente note ne semble pas avoir perçu l'incongruité d'un tel patronage.

[40] On hésite sur les qualificatifs les plus pertinents applicables à cette invraisemblable remarque de l'auteur anonyme de cette note. Ces petits matériels qu'il qualifie « d'impedimenta à peu près inutiles » ont été réclamés par plusieurs commandants de groupes dont en particulier l'enseigne de vaisseau Pouyer, commandant la 16e section d'autos-canons (8e groupe d'autos-canons). Dès le 3 janvier 1915, celui-ci a adressé au capitaine de frégate de Meynard, inspecteur des autos-canons à Paris, un long rapport circonstancié, détaillé, porteur de nombreuses suggestions techniques et tactiques dont celle d'équiper les groupes de ces matériels indispensables (rapport conservé au SHD, MV SS Fe 4/8e groupe/2, intégralement retranscrit par mes soins dans mon *Historique du 8e groupe d'autos-canons*). Le CF a transmis ce rapport au chef d'État-major du Gouverneur militaire de Paris qui, l'approuvant, l'a fait suivre dès le 15 janvier 1915 à la Direction de l'Artillerie au Ministère de la Guerre (SHD, MV SS Fe 3/s. n°, après le n°35). Il ne

Il est à remarquer qu'il suffit de prendre un homme d'un corps de troupe quelconques [sic] où il ne disposait que d'un paquetage réduit et d'un confort sommaire, et de l'affecter à un service automobile quelconque pour qu'aussitôt il devienne un sybarite trouvant des inconvénients à tout, les sièges sont trop durs ou trop exigus, les paquetages insuffisants, les abris contre le vent ou la pluie trop sommaires, etc [41].

Le travail de remplacement fut mené très rondement. Les premiers blindages ont été livrés à la fin de Décembre et le travail commença immédiatement à la vitesse de 3 voitures par jour.

Toutes les voitures en service étaient retirées successivement du front, réparées complètement, blindées et renvoyées au front. On constitua ainsi 17 groupes de 10 voitures et un certain nombre de véhicules pour rechange ou mission spéciale. Au total sur les plans on a mis en service 122 autos-canons de 37 sur châssis Peugeot, 87 auto-mitrailleuses sur châssis Renault.

Tous ces véhicules sont garnis de blindages en acier extra spécial pratiquement à l'épreuve de la balle allemande jusqu'aux plus petites distances - en tir normal les plaques résistent toujours à 50 mètres, presque toujours jusqu'à 25 mètres et souvent au-dessous de ce chiffre - En tir oblique les balles ricochent quelle que soit la distance.

Ces véhicules avaient été conçus en vue de la guerre de mouvement jusqu'au moment de leur mise en construction, la guerre de tranchée était encore localisée. Il remplissait très suffisamment le but qu'on se proposait. Leur poids de 3200 kilos n'était pas prohibitif et les châssis ont parfaitement résisté.

Leur vitesse qui atteint 70 kilomètres à l'heure en palier est plus que suffisante. Leur moteur type 18 HP d'une puissance pratique de 21 HP est largement suffisant et sa consommation reste assez réduite pour laisser aux véhicules sans approvisionnement exagéré un assez grand rayon d'action.

Ils ont le défaut de ne posséder que deux roues motrices et par suite d'être liés aux routes, aux chemins ou aux seuls terrains variés à sol dur. Ils ne peuvent être remplacés avec avantage que par des engins à quatre roues motrices et il n'en existe, pas sur le marché en type léger.

3° - Que doit-être aujourd'hui l'auto-mitrailleuse : La guerre a évolué elle est transformée en ce moment en véritable guerre de siège avec attaques successives de front fortifié :

On peut prévoir par suite deux types d'auto blindées

a) L'auto blindée pour soutenir l'infanterie,

b) L'auto blindée pour agir avec les Corps de cavalerie ou les éléments de poursuite si la guerre de mouvement peut reprendre.

Pour l'auto blindée type A sa participation est la suivante : L'artillerie après une intense préparation de tir, et un bombardement sévère des positions ennemies qu'elle peut atteindre rend possible un bond en avant des troupes d'infanterie. Ces troupes s'élancent en terrain découvert où elle reste vulnérable [42] pendant un temps assez long aux coups de mitrailleurs ennemis, ou d'organes de tir organisés par l'ennemi et non détruit par l'artillerie.

Cette infanterie devrait pouvoir être soutenue par des engins invulnérables capables de prendre à parti les mitrailleurs visés ci-dessus et à les détruire, quitte même à s'en approcher au plus près.

---

faut pas attendre un mois pour en retour constater l'avis favorable donné à cette demande par le Général Commandant en Chef, relayé par le Directeur de l'Artillerie, donnant ordre au Gouverneur militaire de Paris de réaliser l'adjonction au matériel de chaque groupe du matériel téléphonique et des échelles pliantes (Lettre du Ministre de la Guerre au général Gouverneur militaire de Paris au sujet de la constitution des groupes d'autos-canons de 37, N°20 201-2/3 du 22 février 1915 (SHD, MV SS Fe 3/s. n°, ca 36, transcription par Dominique Waquet 31 décembre 2021). Les télémètres seront distribués aux groupes dans le courant de l'été 1915. Vous avez dit *impedimenta inutiles* ?

[41] Ces remarques et qualificatifs, on ne peut plus désobligeants pour les personnels des autos-canons, dénotent de la part de l'auteur de cette note à la fois un profond mépris pour les hommes du front et une réelle méconnaissance des conditions dans lesquelles les voitures blindées, autos-canons et autos-mitrailleuses, sont amenées à combattre et faire mouvement. Il est donc quasiment certain, comme s'en émeut le député Mignot-Bozerian, que l'auteur de cette note n'a jamais combattu dans une unité d'auto-canon et n'a peut même jamais été au front.

[42] Rappel : la transcription conserve l'orthographe du document original.

Ce rôle de soutien et de flanquement peut être rempli par les auto-blindées solides, organisées pour circuler en mauvais terrain et parfaitement armées.

Ces engins doivent être à 4 roues motrices, ils doivent être aptes à circuler en mauvais terrain, la vitesse de déplacement peut être moyenne, leur protection peut être absolue, leur dotation en armement et munitions considérable leur organisation mécanique capable de leur permettre de remplir à tout prix leur rôle.

Ils ne peuvent être installés que sur des camions légers à 4 roues motrice à deux directions avec blindage de 6,5 et abri central à tourelle.

On peut signaler pour cet objet les châssis Jeffery à double direction dont nous possédons 20 exemplaires ; un projet de tourelle Fabry a été étudié et pour être assez rapidement mis sur pied[43].

Les auto-blindées type B seraient très suffisamment représentées par les voitures blindées actuellement en service qui sont parfaitement capables de remplir leur rôle de poursuite ou de soutiens de corps de cavalerie.

D'ailleurs quoique on ait pu écrire sur la question des auto-mitrailleuses en indiquant des poids fantaisistes pour des engins munis de blindages exagérés et de perfectionnements les plus divers il y a un poids minimum au-dessous duquel il est impossible de descendre et qui se caractérise par les chiffres suivants :

Personnel (2 servants 1 chef de voiture 1 conducteur)	(chaque homme avec paquetage 100 kilos)	400 Kilos
Mitrailleuses 1907		28 Kilos
Affût de mitrailleuse et support pivotant		65 Kilos
5000 cartouches sur bandes - 18 caisses de 14 K°		252 Kilos
Boite des rechanges des mitrailleuses, canons de rechange et gants		40 kilos
Poids du blindage actuel des autos Renault en 5 mm		680 kilos
		1465 Kilos

Ce poids en chiffres ronds de 1500 Kilos ne peut guère être supporté sur un châssis de moins de 1200 kilos et il faut prévoir l'ossature en cornière, rivets etc., planchers sièges outillages, etc., indispensables pour soutenir la construction ci-dessus au minimum 5 à 600 kilos.

C'est le poids de 3200 kilos trouvé ci-dessous.

L'idée de faire une voiture à tourelle fermée avec blindage de 7 m/m, double direction, mise en marche automatique, etc., avec 4 hommes, 5000 cartouches armement etc. avec un poids moindre ou même équivalent est pratiquement impossible.

Celle de faire une voiture blindée de 2200 kilos l'est encore davantage si on veut réellement que la mitrailleuse soit servie, alimentée que l'abri du blindage malgré son épaisseur ne soit pas illusoire à cause de son manque d'étendue.

[43] Voir la présentation illustrée de ce modèle dans François Vauvillier, *op. cit.*, p. 148-150.

CONCLUSION

A l'heure actuelle, le programme d'établissement des autos-mitrailleuses devra être le suivant :

Une auto-mitrailleuse fortement armée sur châssis camion légé [sic] à deux directions avec blindage 6 m/m 5, d'un poids de 4500 kilos environ pouvant passer partout même à faible vitesse et destinée à soutenir les colonnes d'assaut contre les tirs des mitrailleurs ennemis. - Son rôle serait terminé dès que l'infanterie se serait de nouveau terrée et que l'artillerie pourrait reprendre le feu.

Une auto blindée plus légère du type actuel avec deux directions au besoin d'un poids de 3200 kilos environ avec blindage 5 m/m 6 très suffisant pratiquement, et capable de circuler sur tous les chemins à une vitesse assez grande mais sans pour cela tomber dans les moteurs exagérés gros mangeurs d'essence.

Il suffirait pour mettre ce programme sur pieds

1° De décider la construction d'auto blindées sur les châssis Jeffery à double direction existants et au besoin d'en commander quelques autres.

2° D'entretenir en bon état en réserve ou au repos, les autos blindées actuellement au front en ne laissant leur personnel les faire rouler que pour les actions bien déterminées.

Ces deux autres voitures seront à la disposition du commandement pour être utilisées chaque fois d'après leur propriété particulière et dans des cas bien déterminés.

En tous cas ces études doivent être menées par des gens du métier ayant à la fois l'expérience des armes à feu et de la construction automobile. Il serait au contraire léger quoique on puisse en dire de confier l'étude d'un matériel aussi délicat à des jeunes gens sans expérience ou à des représentants commerciaux de firmes automobiles, comme cela était malheureusement envisagé un moment.

RAPPORT
fait au nom de la Commission de l'Armée
par
M. Henri MIGNOT-BOZERIAN
sur les voitures blindées autos-mitrailleuses

Introduction

L'auteur

Henri Mignot-Bozerian (1878-1938) est député d'Eure-et-Loir de 1912 à 1924, groupe de la Gauche démocratique. Il est membre de la Commission de l'Armée depuis 1913. En août 1916, se consacrant plus spécialement aux transports automobiles militaires, il est désigné pour participer à la sous-commission de contrôle aux armées avec 19 de ses collègues dont le député de Gailhard-Bancel que nous allons retrouver ci-dessous[44]. Dans le courant de l'automne, il remet à la Chambre un rapport sur les services automobiles, approuvé le 10 octobre 1916[45]. C'est le 4 décembre suivant qu'est approuvé son rapport sur les autos-mitrailleuses[46], objet de la présente retranscription. Il passe ensuite à l'examen de la protection et de l'armement des tanks[47].

Le député de l'Eure-et-Loir s'est manifestement intéressé au matériel militaire roulant, armé ou non, soit par intérêt personnel soit parce que son attention a été spécialement attirée sur ces sujets par des personnes qui lui sont proches. C'est ce dernier motif qui ressort clairement de la première phrase de son rapport sur les auto-mitrailleuses : « Il y a 2 ou 3 mois, je recevais la visite de plusieurs officiers appartenant aux Groupes d'autos-mitrailleuses, qui venaient m'apporter leurs doléances et celles de leurs camarades et me suppliaient d'intéresser la Commission de l'Armée à leur sort ».

On ne peut évidemment pas savoir qui sont ces « officiers appartenant aux groupes d'autos-mitrailleuses » venus « supplier » le député de « s'intéresser à leur sort ». Mais on sait qu'un officier de ces groupes a été lui-même parlementaire en même temps que Mignot-Bozerian dans une précédente législature et que quelques officiers des Groupes d'autos-mitrailleuses sont familialement proches de parlementaires à la Chambre des députés et au Sénat[48] :

- L'enseigne de vaisseau Reille, chef de section d'auto-canon, ancien député :

  Amédée Reille-Soult (1873-1944) est député du Tarn de 1899 à 1914, groupe Action libérale, ancien élève de l'École navale, promotion 1891, rappelé à l'activité en août 1914 comme enseigne de vaisseau, chef de la 14e section d'autos-canons de la Marine de novembre 1914 à avril 1916, section rattachée au 7e puis au 2e groupe d'autos-canons. On dispose d'un échange de correspondance entre l'E.V. Reille et le commandant supérieur des autos-canons d'où ressort la vive capacité de critique du député-officier (Voir la transcription dans mon historique du 2e groupes d'autos-canons).

- Cinq chefs de groupes et chefs de section d'auto-canons apparentés à des parlementaires.

Parmi les anciens et actuels (à la date de la supposée rencontre avec le député en septembre-octobre 1916) officiers de groupes d'autos-mitrailleuses, ayant des relations privilégiées avec des députés, on peut citer au moins :

- Henri de Gailhard-Bancel (1884-1944), enseigne de vaisseau, commandant la 18e section (9e groupe) d'autos-canons de septembre 1914 à mars 1916, fils de Hyacinthe de Gailhard-Bancel (1849-1936), député de la Drôme de 1899 à 1924, groupe Action libérale. Il faut souligner que le député H. de Gailhard-Bancel, membre de la Commission de l'Armée de la Chambre des Députés comme H. Mignot-Bozerian, produit en septembre 1916, au nom de cette commission, un rapport sur sa

[44] *Le Figaro*, 2 août 1916, p. 3.
[45] *Le Radical*, 11 octobre 1916, p. 2.
[46] *Le Matin*, 5 décembre 1916, p. 2.
[47] *La France militaire*, 12 décembre 1916, p. 3.
[48] Voir Dominique Waquet, *Les officiers de Marine des groupes d'autos-canons de 37 m/m de la Marine (septembre 1914 – juin 1916) - Analyses et Portraits*, Causseul & Rougeret, 2022. ; *Les officiers de l'Armée de Terre dans les groupes d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons de la Grande guerre (Septembre 1914 - décembre 1922)*, Causseul & Rougeret, 2022.

visite en juillet 1916 à l'atelier de fabrication d'armes et munitions du parc d'artillerie de Gavranches, près de Clermont-Ferrand, ville d'origine et fief électoral du député Etienne Clémentel, rapporteur du budget de la Guerre.
- Jean-Baptiste Clémentel (né en 1882 à Clermont-Ferrand), lieutenant de vaisseau, commandant le 10e groupe d'autos-canons de novembre 1914 à mai 1916 pourrait être apparenté au député Étienne Clémentel, de Clermont-Ferrand, collègue de Maurice Bernard.
- Cézar Élzéar Boniface de Castellane dit Boni de Castellane (1891-1967), sous-lieutenant au 2e groupe d'autos-canons d'avril 1915 à mars 1916, sous le commandement de l'E.V. Reille, neveu de Boni de Castellane (1867-1932), lui-même député des Basses-Alpes en 1898-1902, 1903-1906, 1906-1910, groupes Défense Nationale puis Républicain nationaliste, tous deux politiquement marqués à droite, par des idées conservatrices et bellicistes.
- Jean de Castellane (1868-1965), frère du député Boni de Castellane et capitaine de cavalerie, commandant le 4e groupe d'autos-mitrailleuses depuis mai 1916, futur président du Conseil municipal de Paris.
- Georges Réveillaud (1884-1961), enseigne de vaisseau de 1e cl., chef de la 2e section d'autos-canons (1er groupe d'AC) de septembre 1914 à février 1916, fils d'Eugène Réveillaud (1851-1935), sénateur de la Charente-inférieure (1912-1921).

Le texte

Le document conservé au Service Historique de la Défense se présente sous la forme d'un texte dactylographié de 25 pages, sans annotation ni rature, dont le contenu doit être considéré comme définitif[49].

Après un court développement sur l'organisation des groupes d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons à l'automne 1916, le député s'engage dans une présentation technique des véhicules alors à disposition des ces unités qui le conduit à énumérer tous leurs défauts et le manque d'enthousiasme du commandement pour les remplacer. Le corps du rapport est formé d'une longue comparaison chiffrée des caractéristiques et performances des voitures qui pourraient être amenées à remplacer les Peugeot et Renault modèles 1915 alors en service. Plusieurs incidentes dénotent le peu de considération que le rapporteur accorde aux officiers des services automobiles et à ceux du CAMA de Vincennes, sans oublier les critiques directes émises à l'encontre de l'état-major du Grand Quartier Général et à celle des sous-secrétariats à l'Artillerie et aux munitions.

La technicité des développements impose que H. Mignot-Bozerian se soit nourri de constats d'experts pour produire son rapport. On ne peut exclure que l'un ou l'autre des officiers cités ci-dessus ait, officieusement, remis ou fait passer au député une note sur les problèmes de matériels et véhicules auxquels les groupes ont été confrontés depuis le début de la guerre. Cependant le texte du rapport est largement inspiré de considérations techniques structurées provenant d'une autre source.

On retrouve en effet dans le rapport Mignot-Bozerian la quasi-totalité du rapport titré *Voitures autos-mitrailleuses et autos-canons de cavalerie - Aspects type actuels et proposés - Silhouettes et descriptions*, rédigé fin octobre 1916 par le capitaine de Castelbajac, commandant le Centre d'Instruction des Auto-mitrailleuses (C.I.A.M.) depuis le 1er juillet 1916, en conclusion des essais comparatifs menés du 4 au 9 octobre à Versailles entre les voitures Panhard-Lorfeuvre & Ségur, d'une part, Jeffery-Fabry, d'autre part[50]. Le rapport de l'officier contient aussi le tableau comparatif des voitures blindées actuellement au front (Peugeot et Renault) et des voitures proposées (Panhard (Lorfeuvre) ; Jeffery (Fabry) ; Dion-Bouton (Cdt Guy), recopié dans les pages [17] et [18] du rapport parlementaire (voir ci-après), ainsi que les fiches descriptives de chacun des 5 véhicules. Il est illustré d'une planche de profils des voitures reproduite en annexe III.

[49] Archives du ministère de l'Armement, rapports et notes des parlementaires, SHD, GR 10 N 5/Artillerie d'assaut/Autos-mitrailleuses/ pièce 9, Chambre des députés, *Rapport fait au nom de la Commission de l'Armée par M. Henri Mignot-Bozerian sur les voitures blindées autos-mitrailleuses, novembre 1916*, ronéoté, 25 p., cité en référence dans Chambre des députés, *Rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi autorisant le Gouvernement jusqu'à la cessation des hostilités à prendre toutes les mesures commandées par les nécessités de la Défense Nationale par M. Maurice Violette*, PV de la séance du 29 décembre 1916, Chambre des députés, n°2836, p. 44 (Gallica).
[50] SHD, GR 16 N 677/A-8 autos-canons IV/26.

Transcription intégrale

[page 2 de l'original]

Novembre 1916

---- o ----

Messieurs,

Il y a 2 ou 3 mois, je recevais la visite de plusieurs officiers appartenant aux Groupes d'autos-mitrailleuses, qui venaient m'apporter leurs doléances et celles de leurs camarades et me suppliaient d'intéresser la Commission de l'Armée à leur sort. Saisissant votre Sous-commission de la question, j'acceptais la mission que vous je confiiez à cette époque et aujourd'hui je vous apporte les renseignements que j'ai pu recueillir, et comme vous le verrez tout à l'heure, Messieurs, les voitures blindées autos-mitrailleuses sont insuffisantes en nombre et en qualité.

Je ne vous parlerai aujourd'hui que des automitrailleuses, notre collègue Bracke[51] devant traiter de la question des autos-canons.

Pour vous faciliter les explications, permettez-moi donc de vous parler très brièvement de ce qu'est la section d'autos-mitrailleuses et de son organisation.

[page 3]

L'unité administrative est le Groupe.

Le groupe comprend 3 sections.

La section est composée de 2 voitures blindées autos-mitrailleuses, une voiture blindée auto-canon de 37. Donc, pour me résumer chaque groupe commandé par un lieutenant ou capitaine comprend :

8 autos-mitrailleuses.

3 autos-canons de 37.

1 camion atelier par groupe.

1 camion train régimentaire.

1 camionnette à vivres.

3 camions de ravitaillement de munitions, et, en principe, une voiture blindée pour le chef de groupe et 4 motocyclistes.

Chaque voiture de combat comprend : 1 sous-officier observateur, 1 conducteur, 1 chargeur et 1 tireur. Ce personnel, comme vous pouvez le constater, est absolument insuffisant car si un homme est malade, la voiture est indisponible. Il serait donc à souhaiter qu'à chaque groupe il y eut un certain nombre d'hommes qui puissent au pied levé, remplacer soit les conducteurs chargeurs ou tireurs qui sont indisponibles.

Comme je vous l'ai dit au début, les voitures blindées autos-mitrailleuses que nous possédons à l'heure actuelle sont insuffisantes en nombre et en qualité.

<u>En nombre</u> : Parce que les Allemands en possèdent actuellement 2 000 et les Français 12 fois moins environ[52].

[page 3][53]

<u>En qualité</u> : Parce qu'établies sur châssis de tourisme trop faibles, parce qu'insuffisamment protégées par des masques au lieu de tourelles. Les hommes sont ainsi exposés aux schrapnells et à tous les coups de biais, flanc ou arrière, ainsi qu'aux grenades dans les villages.

<u>Autos étrangères protégées</u> : Les autos-mitrailleuses belges dont on a parlé beaucoup en dernier lieu, sont à tourelles. Les anglaises également. Les italiennes aussi. Les Allemandes naturellement. Seules les nôtres sont mal protégées.

---

[51] Alexandre Bracke-Desrousseaux (1861-1955), député de la Seine de 1912 à 1936, Parti socialiste. Je n'ai pas trouvé trace de ce rapport.

[52] J'ai déjà souligné l'inanité de cette affirmation (voir notes de bas de page 28 et 31).

[53] Cette page du document original a également reçu le n°3.

Pourquoi les nôtres sont inférieures : Les voitures de combat blindées composant l'armement actuel des groupes autos-mitrailleuses et autos- canons ont été hâtivement créées en pleine guerre avec les disponibilités existantes en châssis. Ces voitures conçues et construites par des gens du Service Automobile, qui ne combattaient pas et n'ont jamais combattu sur ces voitures, présentent de très graves défauts au point de vue protection et armement.

Après plus de deux ans de guerre les groupes de voitures blindées utilisés sont encore exclusivement constitués avec ces mêmes voitures dont une grande partie est, on le conçoit, très fatiguée. Ces voitures n'ont subi pendant cette longue période de temps, aucun perfectionnement notable malgré les avis et les réclamations nombreuses des officiers qui les commandaient sur le front.

Les Généraux de Division constatent journellement l'état d'usure de ce matériel et en demandent le renouvellement.

[page 4]

Opposition du Service automobile : Après avoir été montées par des marins, puis attribuées à la guerre, les autos-mitrailleuses sont rattachées aujourd'hui à la cavalerie et celle-ci n'obtient pas de voitures meilleures malgré tous ses efforts. C'est ainsi qu'elle a commandé, au commencement d'août, 60 voitures à tourelle au Service automobile. Celui-ci, pour des raisons dont il attribue la paternité au G.Q.G., n'a pas passé la commande en question ce qui a obligé à la dissolution d'un groupe rappelé du front dont les voitures ont servi de volant pour l'entretien et le remplacement des voitures des autres groupes[54].

Aux demandes réitérées de matériel nouveau, demandes motivées par l'état d'usure du matériel primitif, le Service Automobile a répondu qu'il pouvait fournir les 20 châssis commandés par le G.Q.G. en 1915.

Le châssis maquette devait être envoyé aux essais au centre d'instruction des Autos-mitrailleuses, son envoi a été retardé jusqu'à l'époque où la série totale était en construction et ne devait plus pouvoir être refusée ! Ces voitures se nomment autos-mitrailleuses de FABRY. Elles sont montées sur des châssis américains JEFFERY, faits pour servir de tracteurs légers et porter au plus 1.800 kgs. Or, le tout pèse actuellement en ordre de marche 5.800 kgs donc une charge utile de 3.500 kgs, c'est-à-dire une surcharge de 1.700 kgs.

Lors des essais au Centre d'instruction, essais qui ont porté sur la voiture, la consommation, la résistance des organes, la faculté de manœuvrer dans différents terrains, ce châssis s'est montré d'une insuffisance notoire.

[page 5]

Il est trop lourd, manque de solidité, consomme énormément de carburant pour obtenir une vitesse très faible. Est incapable de suivre une troupe de cavalerie et, enfin, est incapable de circuler dans les terrains lourds ou gras. La conduite en est très fatigante.

Au point de vue purement militaire il est blindé plus légèrement que la voiture à tourelle commandée par la cavalerie. Il est porteur d'une tourelle à éclipse lourde, encombrante, compliquée, d'une manœuvre peu aisée. Cette tourelle sépare la voiture en 3 compartiments quand elle est descendue, elle est beaucoup trop visible quand elle est montée. L'ensemble est beaucoup trop haut et trop gros donc très visible et facile à repérer. Cette énorme voiture ne met en position de tir qu'une seule mitrailleuse. Cette voiture ne peut donc être utilisée pratiquement pour le service de la cavalerie. Il eut été très facile aux inventeurs et aux constructeurs de s'en rendre compte le premier jour en chargeant le châssis en question du lest exact représentant sa charge totale. Il n'était pas utile de perdre du temps à faire une maquette et on eut évité ainsi à l'Etat une dépense très considérable faite en pure perte.

De plus, en retardant par des atermoiements destinés à faciliter la sortie de ce lot, la commande

[54] Il s'agit du 14e Groupe d'autos-mitrailleuses et autos-canons (GAMAC), affecté à la 6e division de cavalerie le 12 juin 1915 (*Journal des Marches et Opérations de la 6e DC*, cahier 1, 31 juillet 1914 - 18 juillet 1918, SHD, 26 N 487/1, vue 66), retiré de cette division pour surnombre le 7 août 1916 (Id. vue 120) et renvoyé au Centre d'instruction des autos-canons (CIAM, 27e dragons) à Versailles le 8 août 1916 (*JMO du 3e corps de cavalerie du 1er janvier au 28 décembre 1916*, SHD, 26 N 256/2, vue 45).

d'autres voitures a été retardée et on a privé l'armée de voitures blindées dont la livraison ne pourra se faire maintenant au plus tôt que dans 5 ou 6 mois.

[page 6]

Lorsque les groupes actuels, composés de voitures déjà fatiguées auront été engagés, il n'y aura plus aucun matériel, ni en réserve, ni en construction susceptible de venir boucher le trous.

(Cette voiture modèle type a été présentée le 13 avril 1915, commandée le 7 août 1915 a été livrée le 31 janvier 1916. Le 24 avril 1916, les constructeurs reçurent l'ordre de changer le moteur et d'en mettre un plus puissant. Le 14 mai, la voiture est livrée conformément aux instructions. Le 13 août, les constructeurs reçoivent un lettre les invitant d'adresser d'extrême urgence les prix et délais pour 50 voitures du même type, réponse faite le 18 car déjà, fin juillet la Direction de la Cavalerie au Ministère de la Guerre avait demandé au Service Automobile (Général Mouret) de passer commande de 50 voitures du type Ségur-Lorfeuvre, mais rien n'a été fait).

Voiture SEGUR-LORFEUVRE. - La voiture la plus directement en concurrence avec la FABRY est la SEGUR-LORFEUVRE. Cette voiture pèse deux tonnes de moins que la précédente et porte une tourelle moins encombrante et moins haute.

Elle est blindée à 7 millimètres et grâce à la qualité de son châssis spécial PANHARD, va presque 3 fois plus vite.

Étant plus légère sur des surfaces d'appui plus larges elle manœuvre beaucoup plus facilement en terrain varié.

En outre, elle peut mettre en batterie 3 mitrailleuses diamétralement opposées.

Cette voiture date de plus d'un an et a été très durement éprouvée à l'intérieur et sur le front. Sans atteindre la

[page 7]

perfection, elle constitue cependant un grand progrès et tous les chefs de groupe seraient heureux d'en posséder.

Il serait curieux de savoir qui a bien pu faire aboutir la première commande si nettement inutilisable comme vous le verrez par la suite, et par là même faire avorter la seconde, faite après expériences et sur les desiderata des intéressés c'est-à-dire les officiers des autos-mitrailleuses. De nombreux essais comparatifs ont été en effet faits entre la voiture Jeffery-Fabry et la voiture Ségur-Lorfeuvre. Moi-même j'ai pu assister à certains essais et voici les constatations qui ont pu être faites pendant les journées des 4, 5, 6, 7 et 9 octobre 1916.

Pendant tous ces essais, les deux voitures avaient leur charge normale prévue par la circulaire du 4 septembre 1916.

Cartouches……. 338 kgs.

Réserve eau..... 10 -

2 hommes, sacs et équipements sur la voiture…200 -

Le C.I.A.M. n'ayant pu disposer du matériel nécessaires en munitions et mitrailleuses pour le mettre dans les voitures, le poids était obtenu au moyen d'un certain nombre d'obus vides.

Poids de la voiture Jeffery en ordre de marche avec l'équipage..... 5.850 kgs.

Poids de la voiture Panhard, Lorfeuvre et de Ségur …… 3.850 —

Braquage : Le Jeffery tourne dans un rayon de : 9 m

La Panhard, Lorfeuvre et de Ségur : 8 m

[pages 8-9]

1er ESSAI. - 4 OCTOBRE 1916.

ITINERAIRE

Versailles, Route Nationale 186, jusqu'au petit Bicêtre et retour à Versailles - 16 kilomètres.

A la sortie de Versailles, les 2 voitures quittent la route Nationale pour monter la côte de la

Boulie.

800 mètres à 8 et 12% environ.

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Nombre de kilomètres ..... . 16 Essence . . .. 20 L. Huile. Impossible è mesurer, le niveau d'huile étant inaccessible. Eau. En raison du dispositif du réservoir, impossible à vérifier. <u>NOTA</u> : De façon à augmenter le refroidissement, on a branché sur la circulation d'eau un réservoir supplémentaire, mais celui-ci, aussitôt le moteur en marche, se vide des 2/3. A la moindre côte l'eau est vaporisée.	Essence..... 7 L. Huile …….pour mémoire
CÔTE DE LA BOULIE	
Montée en première vitesse et avec beaucoup de peine, à une allure de 3 km à l'heure. Moteur très chaud à l'arrivée, continue à allumer pendant 30 sec. malgré la rupture du courant.	Montée très facilement par la Panhard Lorfeuvre en deux et troisième vitesse, à une allure de 30 km à l'heure
PARCOURS SUR ROUTE 16 km.	
CAMION JEFFERY	**PANHARD - L0RFEUVRE**
2 heures Ayant observé que le passage des roues <u>avant</u> était déporté de 30 CM environ par rapport au passage des roues <u>arrière</u> : on remarque que le levier de direction avant est tordu sur lui-même. Ce qui provoque un décalage de la direction avant par rapport à la direction arrière.	45 minutes Pendant un arrêt de la voiture Lorfeuvre au petit Bicêtre, le camion 15.077 vient heurter la roue gauche avant de cette voiture, l'essieu est légèrement faussé, mais la voiture peut rentrer par ses propres moyens à Versailles.

[page 9]

5 OCTOBRE 1916.

ITINERAIRE : Versailles, Saint-Cyr, Trappes, Coignières et retour.

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Nombre de kilomètres ..... . 33 Essence . . .. 18 L. Huile…… ? Eau…… ? Vitesse maximum en palier, 21 km, prise sur 3 fois 4 km. Pas d'incident	NE SORT PAS Réparation de l'essieu avant faussé lors de l'accident du 4 octobre 1916.

[page 10]

6 OCTOBRE 1916.

ITINERAIRE : Versailles, Saint-Germain, Maisons-Laffitte, Champ de tir et retour. 50 Km

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Nombre de kilomètres ..... . 50 Essence . . .. 46 l. Huile…… ? Eau…… ?	Essence ……..16 l. Huile …… 1 l. Eau …… 5 l.

1er essai sur la grand'route

Durée du trajet.

4 heures 1 heure 30

2e essai sur terrain varié

Temps sec. Dans les bois. Passée d'une petite butte en terre et sable recouverte d'herbes courtes ; la butte d'une largeur de 6 mètres a une surélévation de 0 m. 30 et un accès en pente de 45°

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Les roues pénètrent dans le sol, s'y creusent un sillon et calent, on essaie de donner de l'élan au camion, on recommence plusieurs fois mais sans plus de succès. Le camion n'avance que d'environ 2 à 3 mètres sur la butte. Les roues ne tournent pas, et, le moteur ne pouvant arriver à les entraîner, on ne met pas les chaînes antidérapantes. On arrive à faire passer la butte au camion en le remorquant au moyen d'une corde enroulée autour du cabestan de la voiture Lorfeuvre, placée à quelques mètres en avant et calée sur les roues.	A plusieurs reprises, dans les deux sens, avec élan et sans élan, la voiture passe facilement.

[page 11]

3e essai en terrain plat

Sur le champ de tir de Maisons-Laffitte, sol résistant recouvert d'herbes courtes et sur lequel on marche sans s'enfoncer.

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Le évolue avec peine en première vitesse les roues s'enfoncent de 10 c/m dans le sol.	Évolue très facilement en 3e et 4e vitesse, les roues ne laissent pas trace de leur passage sur le sol.

7 OCTOBRE 1916.

ITINERAIRE : Versailles, Route nationale, Champ de chaume de Villacoublay, petit Bicêtre à route pavée du fort de Vanves, côte de Clamart, 10% sur 400m.

1er ESSAI

Dans un champ complètement plat, recouvert de chaume, sol légèrement humide. On y marche très facilement, sans que le pied y laisse de trace- Pas de boue, route avec ornière pour pénétrer dans le champ.

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Après avoir fait une dizaine de mètres dans le champ, les roues s'enfoncent de 20 c/m et patinent. On met des chaînes aux roues, elles ne patinent plus, le moteur cale. On sort le camion de là au moyen du cabestan de la Lorfeuvre	Evolue assez facilement en 1e et 2e vitesse dans le champ. A l'occasion d'une marche arrière s'enfonce dans le sol de 10 c/m, les roues tournent mais la voiture n'avance pas. On est forcé de pousser la voiture à 6 hommes pour la sortir de ses ornières ; elle continue ensuite, seule, son chemin et regagne la grand'route.

2e ESSAI en côte à 10 %.

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Monte en 1ère vitesse à 4 km à l'heure Freinage : Bon. Bonne adhérence Départ : très lent	Monte en 2e vitesse à 20 km à l'heure. Freinage : Bon bonne adhérence. Départ : très énergique

[page 12]

9 OCTOBRE 1916.

ITINERAIRE : Versailles, Sèvres, montée de la Garenne (côte 22%), descente sur la Grande route de Sèvres, Meudon, côte des Bruyères et retour 20 km.

1er ESSAI : côte à 22% 300 mètres

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Le camion Jeffery Fabry monte très péniblement, on est forcé de débrayer plusieurs fois pour permettre au moteur de reprendre de la vitesse. Pendant ces temps de débrayage, le recul de la voiture est évité au moyen de cales placées derrière les roues. Par ce moyen, la voiture finit par arriver au bout de la côte.	Monte très facilement à 12 kilomètres à l'heure.

2e ESSAI : côte à 10% ; 1 500 mètres

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Monte à 4 km à l'heure	Monte très facilement à 20 kilomètres à l'heure, en 2e vitesse.

[page 13]

3e ESSAI : en terrain varié

Terrain sec. Les pieds n'enfoncent pas. Marche aisée. Il s'agit de faire passer aux voitures deux petits fossés de 0,50 m de profondeur sur deux mètres de large aux bords arrondis.

CAMION JEFFERY	PANHARD - L0RFEUVRE
Cale aussitôt entrée sous-bois après un parcours de 4 à 5 mètres environ Impossibilité de la sortir de là, même avec le cabestan de la Panhard. On se sert d'un tracteur Renault	Passe facilement à travers bois et franchit les fossés aisément. On constate que dans le passage des fossés l'arrière des garde-boues touche le sol. Il y aurait donc lieu de les disposer à charnière.

[page 14]

RÉSUMÉ

CAMION JEFFERRY FABRY

Il ressort de ces essais que la voiture Jeffery est beaucoup trop chargée. Elle a des roues de section trop faible, ce qui fait qu'elle pénètre dans le sol aussitôt qu'elle ne roule pas sur des routes macadamisées. Il faudrait des roues jumelées.

En raison de la surcharge imposée au châssis, on est forcé, à la moindre côte, de passer en deuxième et première vitesse, le moteur est trop faible. Pour la même raison, on ne peut profiter des avantages des 4 roues motrices et directrices grâce auxquelles on peut généralement grimper des talus et évoluer en terrain varié.

Les organes de transmission sont trop faibles pour le poids. Le premier jour, à la livraison, rupture d'une biellette de direction. Au deuxième essai, le 5 octobre, torsion du levier de direction.

Direction très dure à manier, surtout à l'arrière.

Accessibilité des organes : très difficile, il est impossible, en particulier, de se rendre compte du niveau d'huile dans le moteur. Nécessité de mettre une porte sur le côté gauche du capot.

Le réservoir d'essence se trouvant à côté du radiateur, enfermé sous le capot, l'essence continue à s'évaporer à l'arrêt dans de grandes proportions.

[page 15]

Refroidissement insuffisant : le système employé ne semble donner aucun résultat, il serait préférable d'avoir un radiateur plus important.

Consommation d'essence exagérée, de 50 à 90 L. aux 100 Km. suivant le terrain.

Encombrement de la voiture très supérieur à ses qualités militaires puisqu'il n'y a de place prévue que pour une mitrailleuse malgré le poids de la voiture. Les blindages n'ont que 5 m/m, au lieu de 7 m/m, [sur] la Panhard.

VOITURE PANHARD, LORFEUVRE et de SEGUR

Les essais comparatifs des 4, 5, 6, 7, 9 Octobre semblent être très favorables à la voiture Lorfeuvre, qui tout en ayant des qualités militaires supérieures à celles de la Jeffery, blindage de 7 m/m au lieu de 5, est bien moins encombrante et beaucoup plus maniable.

Elle joint à un châssis de camionnette très solide, un moteur nerveux et puissant, lui permettant des efforts très sérieux. Au cas où elle se trouverait dans une situation particulièrement difficile, elle peut au moyen de son cabestan et d'un moufle, se tirer de partout.

Avec un essieu avant plus élevé, du type colonial et des chaînes antidérapantes, cette voiture ne serait plus arrêtée nulle part.

[page 16]

Les ressorts et tous les organes de transmission, sont étudiés pour le poids à transporter et remplissent leur rôle *avec.* aisance.

Les consommations d'essence et d'huile sont très faibles.

Essence, 25 litres en moyenne aux 100 km

Huile, 2 d°

Eau ne vaporise pas.

La direction est douce à l'avant et à l'arrière. La voiture évolue facilement dans les deux sens.

Dernièrement une nouvelle voiture a été présentée par la Maison de Dion.

Au reste, Messieurs, pour me résumer, voici le tableau comparatif des 4 modèles existants à l'heure actuelle et d'après les renseignements que j'ai pu recueillir. Voici les avantages et les inconvénients de chacun d'eux.

TABLEAU COMPARATIF DES VOITURES BLINDÉES

Caractéristiques	Voitures actuellement au front		Voitures en études proposées		
	PEUGEOT	RENAULT	PANHARD (Lorfeuvre)	JEFFERY (Fabry)	DION-BOUTON (Cdt Guy)
MOTEUR Nb cylindres Puissance en chevaux effectifs Consom. essence aux 100 km Contenance réservoir (litres) Rayon d'action en km	 4 18/24 28 60 220	 4 18/24 28 60 220	 4 (ss soupapes) 24 24 70 220	 4 30 30 105 160	 8 35/60 40 300 (rés. AV), 160 (rés. AR) 450
TYPE DU CHASSIS	TOURISME	TOURISME	CAMIONNETTE	CHASSIS LÉGER	CAMION RAPIDE
ROUES	Pneus 880/120 Roues amovibles R.A.F. Jumelées à l'arrière	Pneus 920/120 Roues amovibles Renault Jumelées à l'arrière	Pneus 895/135 Roues en tôle pleine Jumelées à l'arrière	Bandages 4 roues tôle pleine motrice	Bandages roues métalliques Jumelées à l'arrière
VITESSE : moyenne : maximum	30/35 60	30/35 60	30/35 50	15 30	25 40/45
ARMEMENT : personnel : matériel	4 1 mitrailleuse (1 de rechange ou 1 canon de 37)	4 1 mitrailleuse (1 de rechange ou 1 canon de 37)	5 2 mitrailleuses opposées ou 1 canon de 37 interchangeable	5 1 mitrailleuse (1 de rechange)	5 1 canon de 75 mm ou 1 mitrailleuse (2 de rechange)
MUNITIONS	6 000 cartouches ou 300 obus	6 000 cartouches ou 300 obus	7 800 cartouches ou 300 obus	15 000 cartouches	40 cartouches de 75 4 000 cartouches de mitrailleuses

TABLEAU COMPARATIF DES VOITURES BLINDÉES (SUITE)

Caractéristiques	Voitures actuellement au front		Voitures en études proposées		
	PEUGEOT	RENAULT	PANHARD (Lorfeuvre)	JEFFERY (Fabry)	DION-BOUTON (Cdt Guy)
BLINDAGES Acier spécial chrome-nickel Protection des pièces et servants	5 m/m 1 masque	5 m/m 1 masque	7 m/m 1 tourelle fermée	6 m/m 1 tourelle fermée	10 m/m 1 tourelle fermée
DEVIS DES POIDS Châssis nu Ferrures outillages divers Blindages Armement et munitions Hommes et équipement TOTAL	1 420 350 780 650 400 3 600	1 470 350 750 650 400 3 620	1 250 350 921 750 500 3 771	2 500 250 1 800 1 100 500 6 150	2 750 250 1 830 1 820 300 6 950
Mise en marche automatique Eclairage électrique Marche arrière Treuil de halage	Sans Sans Rajoutée du type Raulet, nécessite manœuvre combinée des postes avant et arrière sans		Avec Avec Complète avec	Avec avec Nécessite la manœuvre des 2 conducteurs	Sans Sans Complète sans

[page 19]

VOITURES BLINDÉES ACTUELLES

PEUGEOT RENAULT

QUALITÉS

1 - En terrain, sec ou peu détrempé, avec de bons conducteurs, passent à peu près partout, sauf accrochage des essieux ou du carter sur le sol.

2 - Grande rapidité d'évolutions.

3 - Peu repérables quand elles sont camouflées et arrêtées.

4 - Ont une marche arrière rajoutée (dispositif RAULET).

DÉFAUTS

1 - Protections insuffisantes des servants de pièce par un masque.

2 - Protection insuffisante des parties basses du châssis, notamment par l'arrière du différentiel et du pont arrière ... des roues par le travers. Tuyau d'arrivée d'essence au moteur extérieur au blindage.

3 - Les essieux et le carter sont trop bas.

4 - Les châssis de tourisme employés sont trop faibles pour le poids de la carrosserie blindée et de l'armement. Organes de freinage trop faibles. La conduite de ces voitures nécessite d'excellents conducteurs et oblige à de grandes précautions.

5 - Le chef de voiture n'a pas de poste de combat prévu derrière les blindages.

[page 20]

6 - Le dispositif de marche arrière est incomplet. Il nécessite la manœuvre combinée du conducteur AV. et du conducteur AR. Le poste du conducteur arrière encombre les postes de combat des servants.

7 - N'ont pas la mise en marche automatique.

8 - La ventilation et le refroidissement du moteur sont très insuffisants.

9 - Les autos-mitrailleuses-ne peuvent mettre qu'une mitrailleuse en position de tir. Ne peuvent donc assurer la continuité de tir obtenue avec les mitrailleuses Saint-Étienne par la constitution de la section à deux pièces. (Unité tactique, les deux mitrailleuses n'étant considérées que comme une seule arme).

V0ITURES LORFEUVE

(Châssis Panhard)

QUALITÉS

1 - En terrain, sec ou peu détrempé, passent à peu près partout, sauf accrochage sur le sol des essieux ou du carter.

2 - Grande rapidité d'évolutions même en côtes.

3 - Protection complète des servants et du chef de pièce qui ont leurs postes de combat dans une tourelle fermée.

4 - Possèdent une marche arrière complète, avec poste arrière en dehors de la tourelle.

5- Ont la mise en marche automatique à l'intérieur de la voiture et l'éclairage électrique.

6- Possèdent un treuil qui leur permet de sortir d'un fossé,

[page 21]

de grimper un talus sur une rampe de 40%.

7 - Leur tourelle permet de disposer aux postes de tir soit 2 mitrailleuses, soit un canon et un fusil mitrailleur (aux extrémités d'un même diamètre avec fauchage indépendant).

8 - Très stables, bien équilibrées, peu visibles.

9 - Consommation en essence très faible.

DÉFAUTS :

1 - Essieux et carters — déjà améliorés — encore un peu bas.

2 - Le réservoir à essence devrait recevoir un supplément de protection à l'aide d'une double enveloppe en tôle d'acier de 2m/m.

3- Les roues arrière devraient être mieux protégées latéralement ; les roues avant, sans protection, devraient être doublées par un bandage de secours.

V0ITURES JEFFERY (Blindage FABRY)

QUALITÉS

1 - Châssis surélevé permettant de passer dans des terrains tourmentés.

2 - 4 roues motrices assurant, en principe, une meilleure propulsion.

3 - Protection complète des servants, du chef de voiture et du châssis.

4 - Roues pleines en acier avec bandage pleins.

[page 22]

5 - Possèdent une marche arrière, mais incomplète, nécessitant la manœuvre combinée des deux conducteurs.

6 - Ont la mise on marche automatique.

DÉFAUTS

1 - Voiture trop lourde (6 150 KG) par rapport :

1° - à la puissance du moteur,

2° - aux organes de commande et de manœuvre des roues,

3° - à la surface portante des 4 roues simples, d'où :

2 - 4 roues motrices de section trop faible, pénétrant dans le sol (La conduite, déjà très dure avec ces roues, ne pourrait supporter des roues jumelées ou plus larges).

3 - Direction très dure, surtout à la conduite arrière.

4 - Moteur trop faible, cale facilement.

5 - Accessibilité des organes très difficile, impossibilité de surveiller la consommation d'eau et de vérifier le niveau d'huile.

6 - Refroidissement insuffisant, malgré l'adjonction d'un réservoir d'eau supplémentaire placé à l'intérieur de la voiture.

7 - Caisse blindée trop volumineuse, trop lourde pour justifier l'emploi d'une seule mitrailleuse aux postes de tir, beaucoup de place perdue par le mécanisme de télescopage de la tourelle ; tourelle baissée, au poste de route, compartimentage intérieur en trois cellules ne permettant pas la transmission des ordres ou des renseignements.

8 - Consommation d'essence exagérée.

[page 23]

9 - Le différentiel n'a pas de dispositif de blocage rendant les roues solidaires.

10 - Vitesse trop insuffisante, surtout, en montée.

11 - Tourne moins court que les autres voitures blindées.

12 - Réservoir d'essence placé contre le radiateur, l'essence se volatilise.

13 - Châssis très mauvais américain. Tous les camions et sanitaires de cette marque ont été retirés du front, inutilisables.

VOITURES DI0N-B0UT0N

(Tourelle du Cdt Guy)

QUALITÉS

1 - Blindage très soigneusement étudié, forme évasée évitant les parois verticales, donnant une grande habitabilité à la voiture et empêchant les coups normaux par balles.

2- Tourelle fermée soigneusement étudiée, très bien équilibrée pivotement très facile, dispositif de blocage de tir après rotation de 180° pour alterner canon et mitrailleuse sur un même objectif.

3 - châssis très robuste, ayant fait ses preuves comme camion de munitions d'artillerie et d'auto-canon, de 75 pour tir contre avion.

4 - Possède la marche arrière complète avec une seule vitesse.

5- Moteur puissant assurant une allure suffisante même aux côtes.

[page 24]

6 - Voiture très bien suspendue, tient parfaitement la route.

7 - Ventilation normale du moteur, en route libre, assurée par l'ouverture de volets blindés manœuvrés de l'intérieur de la tourelle.

8 - Transporte deux fers gouttières pour franchissement d'obstacles.

DÉFAUTS :

1 - Voiture trop lourde (6.950 Kg) par rapport à la surface portante des roues.

2 - Armée avec trop de matériel (1 canon de 75 court et 3 mitrailleuses Hotchkiss) devrait être étudiée soit en auto-canon, soit en auto-mitrailleuse.

3 - Blindage trop haut, caisson trop spacieux, voiture trop visible.

4 - N'a pas la mise en marche automatique.

5 - Essieux, carters et marchepieds trop bas.

---0---

Voici, Messieurs, les renseignements que j'ai pu recueillir et les conclusions que votre sous-commission vous demande d'adopter :

1e - Que la Commission de l'Armée demande au sous-secrétariat d'Etat aux munitions qui a commandé les 20 camions auto-mitrailleuses Jeffery (Fabry).

2° - Que vont devenir ces autos-mitrailleuses ? (Je crois savoir que ces voitures sont refusées par la Direction de la Cavalerie comme étant inutilisables).

[page 25]

3° - Quel est le prix de chaque voiture ?

4° - Pourquoi les 50 voitures Panhard (système de Ségur-Lorfeuvre) demandées en Août 1915 par la direction de la Cavalerie au sous-secrétariat d'Etat n'ont-elles pas été commandées ?

5°- La direction de la Cavalerie chargée du service des autos-mitrailleuses ne pourrait-elle pas constituer une commission d'études, dont les attributions seraient les suivantes :

1° Se tenir au courant de l'utilisation des voitures de combat blindées, des perfectionnements proposés par le personnel combattant ou par les constructeurs, de centraliser ces perfectionnements,

2° Diriger les perfectionnements, les modifications, les études relatives aux autos blindées, notamment l'établir expérimentalement les qualités et défauts des maquettes présentées en ce qui touche leur emploi comme autos-mitrailleuses.

3° Surveiller et contrôler en usine le matériel commandé par le sous-secrétariat d'Etat aux munitions.

4° Que les camionnettes de Groupe qui font un mauvais service parce qu'insuffisantes comme moyen de transports soient remplacées par des camions qui sont indispensables pour transporter les rechanges prévus.

5° La direction de la Cavalerie ne pourrait-elle pas faire affecter à chaque voiture un homme supplémentaire, pour que, en cas de maladie ou d'accident survenu à un homme, la voiture ne soit pas immobilisée.

Annexe I
Transcription intégrale du chapitre « Auto-mitrailleuses et auto-canons », extrait de *La Commission de l'Armée* … par le Général Pédoya[55]

« La Commission de l'armée avait désigné un certain nombre de ses membres pour s'occuper de toutes les questions se rapportant à l'automobilisme. Les renseignements qui suivent sont extraits d'un rapport établi par notre regretté collègue, M. Maurice Bernard, mort par suite d'un accident en avion.

Au moment de la déclaration de la guerre, nous n'avions aucune auto-mitrailleuse blindée ; les Allemands en avaient un millier.

Au mois de septembre 1914, le général Gallieni, gouverneur militaire de Paris, prit l'initiative de faire blinder trois voitures Charron ; les blindages devaient être à l'épreuve de la balle d'infanterie tirée à 200 mètres.

Ces trois mitrailleuses furent expédiées au front. Le G. Q.G., après l'essai qui en fut fait, demanda qu'il en fût immédiatement fabriqué d'autres qui devaient être envoyées aux armées au fur et à mesure des livraisons. Il alla plus loin, à la date du 22 octobre, il formulait un programme. D'après ce programme, chaque division de cavalerie indépendante recevrait un groupe qui serait formé de six auto-canons et de quatre auto-mitrailleuses :

> Ces autos seront utilisées pour appuyer les organes de reconnaissance à longue portée ou pour appuyer la cavalerie dans les grands mouvements d'ailes.

La Commission de l'armée trouva le programme du G. Q. G. insuffisant. Dans un rapport, elle dit :

> De ce qu'aujourd'hui, par suite de la fixité du front et. de la forme prise par la guerre qui est devenue une guerre de positions, l'utilisation des auto-mitrailleuses et des auto-canons est réduite à un minimum, il ne s'ensuit pas que demain, elles n'apparaîtront comme nécessaires.
>
> L'expérience des premiers mois de la guerre qui a fait ressortir une lacune extrêmement regrettable dans notre armement ne doit pas déjà être oubliée ; il s'agit d'égaler l'adversaire et même de le devancer, de le dominer partout où nous le pourrons ; il faut être prêt pour le cas où demain les armées deviendraient des masses de mouvement.

Comme conclusion, la Commission demandait au Ministre de faire les commandes nécessaires en vue de cette éventualité.

Dès le 13 octobre il était commandé 88 châssis à la maison Peugeot et cent auto-mitrailleuses blindées à la maison Renault. Les expériences furent faites sur une plus grande échelle ; elles furent suivies attentivement par la Commission qui, dans un rapport, fit les observations suivantes sur le modèle adopté :

> Le minimum des qualités que doit présenter une automitrailleuse ou une auto-canon, c'est : la rapidité, la mobilité dans les deux sens, la résistance, le rayon d'action étendu, la possibilité de tir dans toutes les directions, l'invulnérabilité.
>
> Trois de ces qualités font défaut, au moins en partie, aux voitures actuelles.
>
> Elles n'ont pas, ou du moins elles n'ont pas toutes encore, la mobilité dans les deux sens, le dispositif Raulet-Dombret n'ayant été appliqué qu'à quelques voitures.
>
> Elles n'ont pas une résistance suffisante. Les châssis /employés sont des châssis de tourisme ou même de sport faits pour porter 1.200 à 1.500 kilogs. Le poids prévu pour ces voitures est de 3200 kilogs ; en fait il dépasse ce chiffre et atteint près de 4.000 kilogs à cause des surcharges imposées, en cartouches par exemple.
>
> Le résultat est que les moteurs chauffent, que les voitures s'usent rapidement et risquent d'être gravement détériorées par les chocs inévitables sur des routes creusées de trous d'obus.
>
> Enfin, l'invulnérabilité des voitures n'est pas parfaite ; le blindage ne donne pas une protection suffisante aux très courtes distances; la partie supérieure de la voiture étant découverte à l'arrière, le pointeur et le servant sont exposés aux balles des schrappnels et aux éclats d'obus, et même à la merci des balles des tirailleurs que la voiture pourrait avoir dépassés. La protection que leur donnerait le bouclier rotatif dont est munie l'arme parait à cet égard ou insuffisante ou même nulle.
>
> Ajoutons enfin que, dans les voitures actuellement en service, les pneus avant ne sont pas protégés et que les voitures ne sont pas pourvues de la mise en marche automatique.

La Commission a insisté de la manière la plus pressante pour que, dans la fabrication des auto-mitrailleuses et des auto-canons, il soit tenu compte de ses critiques et que surtout la réversibilité de marche soit adoptée.

A cela, à la date du 21 juin, le G.Q.G. n'envisageant que la guerre de positions répondait que

> la construction de nouvelles auto-mitrailleuses blindées ne paraissait pas offrir d'intérêt, le type en usage donnant satisfaction ; d'autre part on n'avait pas l'intention d'augmenter le nombre de ces véhicules en service.

Ce ne fut pas l'avis de la Commission, qui trouvait le programme du G. Q. G. insuffisant, elle insista auprès du Ministre pour qu'un nouveau programme fut établi ; il le fut en effet ; le G. Q. G. demanda cette fois 17 groupes comprenant chacun 6 auto-canons de 37 millimètres et 4 auto-mitrailleuses. Plus tard il en arrivera à réclamer la mise en marche automatique et la protection des pneus que, dans son rapport, la Commission de l'armée avait demandées ».

[55] Général Pédoya, *La commission de l'Armée pendant la grande guerre – documents inédits et secrets*, Paris, Flammarion, 1921, p. 55-57 (Bibliothèque du SHD, Vincennes, A1b2485).

Annexe II

Analyse comparative de la note du 14 août 1915 attribuée au Lt Lesieure Desbrière et du rapport de Maurice Bernard

Les passages de la note Lesieure Desbrière du 14 août 1915, retranscrite ci-dessous, repris dans le rapport Bernard du 24 août 1915 sont signalés ci-dessous par trois couleurs de surbrillance :

- grise pour les passages repris dans la première partie (Généralités) du rapport Bernard,
- verte pour la partie OBSERVATIONS ET CRITIQUES LES PREVISIONS DU GRAND QUARTIER GENERAL INDICATIONS D'ENSEMBLE
- jaune pour la dernière partie (Renseignements sur les autos-mitrailleuses des armées belligérantes)

Paris, le 14 Août 1915

A la Mobilisation nous n'avions rien comme AUTO BLINDEES. Comme AUTO MITRAILLEUSES il en avait été fait seulement un petit nombre pour le MAROC, dont la mitrailleuse était destinée seulement à la défense de la voiture utilisée comme moyen de transport et non comme arme de combat.

Cependant nos écrivains militaires avaient signalé l'utilisation de la mitrailleuse sur auto (M. Velpry Cap^ne^ au 20e d'Artillerie Août 1908), mais, comme en bien d'autres choses, nous n'avions pas préparé la guerre.

Au contraire, les Allemands avaient, dit-on, 1.000 auto mitrailleuses blindées au début de la Campagne.

Ils s'en servirent beaucoup, car le premier mois elles ont été signalées sur tout leur front ; mais surtout c'est l'armée VON KLUCK, dont le grand mouvement sur notre aile gauche a été particulièrement facilité par le grand nombre de ces voitures mises à sa disposition (Pierre Dauzet de Liège à la Marne page 27).

Ainsi les 24, 25 et 26 Août, la 84e Division territoriale a été harcelée par des auto mitrailleuses blindées.

C'était des armes redoutables qu'on ne savait comment combattre ; en voici un exemple : Le 8 Octobre à 9 heures du soir deux auto blindées étaient lancées sur la route de VERMELLES à MAZINGARBE, elles furent arrêtées par l'héroïque sacrifice du cavalier Charles Marée du 30e Dragons qui s'est lancé à leur rencontre sur une Peugeot 25/30 HP de tourisme. Grièvement blessé dans cet abordage il a reçu la médaille militaire pour sa belle action et malheureusement est mort des suites de ses blessures, le 29 Décembre, à l'hôpital américain de Neuilly[56].

C'est après avoir éprouvé à leurs dépens la puissance de ces armes que les Chefs de nos armées ont demandé à avoir, eux aussi, des auto mitrailleuses. Les premières furent hâtivement faites sur des voitures de réquisition ; mais, n'ayant pas de blindage, on vit de suite qu'on ne pourrait presque rien en tirer, et surtout pas les engager contre les auto blindées que les Allemands avaient eu la sagesse de préparer.

Le programme qui a été adopté alors prend son point de départ d'une proposition du 5 Septembre 1914, adressée au Gouverneur Militaire de Paris par un de ses officiers. Ayant reçu le jour même l'avis favorable du Général DESALEUX Directeur de l'Artillerie de la Place et des Forts, l'ordre fut donné par le Gouverneur de Paris, le 6 Septembre 1914 de procéder à des expériences, et il en chargea deux officiers du 3e Bureau de son Etat-Major. Les premiers tirs furent faits le 12 Septembre et répétés le 18 Septembre 1914 devant le Général GALLIENI, Gouverneur Militaire de Paris, le Général CLERGERIE, son Chef d'Etat-Major, etc.

Les premières voitures, soit un groupe et demi, furent mises en route vers le Nord, le 27 Septembre. Mises le 29 Septembre à la disposition du Régiment de Spahis auxiliaires algériens à ARRAS, elles eurent à combattre pour la première fois le 30 en allant à LEWARDE et AUBERCHICOURT (au-delà de Douai) ; au retour elles eurent à démolir è MASNY une maison occupée par l'ennemi. Onze engagements sérieux en 25 jours à l'actif de ce premier groupe, qui, le 24 Octobre, arrive à ZUYDSCHOTE, sur les bords du canal de l'YSER. Collaboration étroite fort utile avec les Spahis auxiliaires et des auto mitrailleuses improvisées placées sous le Commandement du Cap^ne^ LABRUE.

Les autres groupes, réclamés d'urgence par les armées sont construits rapidement et expédiés sitôt prêts.

Ils participent à de nombreux combats : contre de la cavalerie, des maisons occupées par des fantassins (l'obus de 37 m/m chargé à poudre noire est très incendiaire etc... En particulier, la 16e section a rendu de très grands services en Décembre à la 32e Division d'infanterie, dans le secteur qu'elle occupait au sud d'YPRES (destruction d'abris de mitrailleuses, etc.).

[56] On trouve en effet mention de Charles Eugène Henri Marée, soldat de 1ère classe à l'état-major de la 4e division de cavalerie, mort des suites de ses blessures au lycée Pasteur, hôpital militaire de Neuilly-sur-Seine, le 29 décembre 1914 (AD Hauts-de-Seine : E_NUM_NEU_D1914 – 1914 vue 283/311). A noter que la 4e DC le soir du 8 octobre 1914 stationne à Merville (Nord) à 30 km de Mazingarbe-Vermelles (*JMO de la 4e DC*, 2e cahier ; SHD GR 26 N 484/2, vues 51-52).

Nombreux sont les autres combats livrés par les auto canons sur d'autres parties du front : BADONVILLIERS a été sauvé par la 17e section (du 9e groupe). On doit citer encore quatre voitures (2 auto canons et 2 auto mitrailleuses construites au HAVRE, suivant de bons principes, qui ont sauvé à LA BASSEE, deux compagnies sur le point d'être coupées.

Le G.Q.G. avait donné pour programme le 22 Octobre 1914 : un groupe par division de cavalerie, mais il fixait le groupe à 6 canons et 4 mitrailleuses. C'était justifié à cette époque parce qu'on manquait de mitrailleuses, et on disposait d'un assez grand nombre de ces petits canons. Mais la proportion n'est pas à conserver. Le canon ne peut s'avancer sans mitrailleuse, la mitrailleuse est exposée aux enrayages et le canon de 37 est de faible action contre le personnel.

Les avis sont partagée pour la proportion à adopter, mais il est plus généralement admis que celle à préférer serait : 4 auto canons avec 4 auto mitrailleuses pour un groupe de deux sections.

Ainsi établi il conviendrait d'en mettre un par brigade de cavalerie (dans les divisions indépendantes).

1 auto canon marcherait toujours avec 1 auto mitrailleuse.

La composition proposée permet de retirer 2 auto canons des groupes existants. Comme il y en a 17 de faits cela donne disponible 34 auto canons permettant de faire 8 nouveaux groupes, par l'adjonction de 32 auto mitrailleuses.

On aurait ainsi 25 groupes permettant presque d'en donner un par brigade. Grâce aux progrès de l'industrie des blindages le type primitif des voitures auto canons a pu être remanié et celles actuelles sont sérieusement blindées. Mais ce type actuel d'auto canon est loin d'être aussi parfait qu'il pourrait l'être ; seulement il existe, et le temps manquerait pour faire mieux. Il n'y a donc qu'à l'utiliser. Si l'on devait en faire d'autres, il faudrait en reprendre l'étude sur de nouvelles bases.

Pour les 32 auto mitrailleuses à faire il ne faut surtout pas continuer le type actuel, car on peut faire beaucoup mieux et beaucoup plus solide.

Le type de Ségur sur châssis poids lourds serait très bien, mais il faudrait exiger les conditions suivantes pour la réception.

- blindage résistant à la balle S à 10 mètres (essayé par une balle tirée sur chaque tôle à la réception.)
- vitesse 60 klm à l'heure en palier en ordre de route, c'est à dire avec :

4 hommes (leurs armes et équipement*)
2 mitrailleuses
1 trépied (pour débarquer la mitrailleuse)
1 roue de rechange garnie
essence & huile pour 500 kilomètres.

Une voiture ainsi établie ne peut pas peser moins de 3.500 à 4.000 kgs, et son prix sera élevé.

L'utilisation probable n'étant que sur route, il n'y a pas lieu de chercher à avoir les 4 roues motrices, d'autant plus que l'auto canon actuel ne les a pas et il ne faut pas oublier que les deux voitures doivent rester liées l'une à l'autre.

Ces groupes ne sont intéressants qu'autant que la cavalerie aura à travailler, et ils augmenteront énormément sa puissance. Si la cavalerie ne fait rien, ils ne feront rien non plus, c'est évident. Comme ils ont plus de vitesse que les chevaux, ils marcheront en avant de la cavalerie à raison de 2 voitures par route ~~occup~~ée *se trouvant sur* le front *occupé par* la brigade. S'engageant dans les villages, ils ne doivent pas être exposés à la destruction par des coups de fusils tirés du haut d'une maison, d'où utilité du couvercle.

La hauteur et la grande visibilité sont peu nuisibles. Ces voitures *liées* à la route, ont besoin de la double direction pour se dégager rapidement. Le poids est de peu d'importance si le moteur est assez puissant pour donner la vitesse indispensable.

Ces 25 groupes pour brigades de cavalerie indépendante auraient la composition suivante par groupe :

4 auto canons (existants)
4 auto mitrailleuses (32 *voitures* à construire)
(si possible armées de la mitrailleuse HOCHTKISS)
2 auto Canons capables de porter 2500 à 3000 kgs chacun, pour les rechanges, munitions et provisions.
4 voitures de transport de personnel pouvant porter 25 hommes chacune ; ces hommes étant pris dans les unités voisines, au moment du besoin et suivant les missions.
8 bicyclettes suspendues à l'extérieur de ces 4 voitures de transport de personnel pour les petites courses et ménager les voitures.
2 voitures de tourisme 12 à 14 HP pour les liaisons, et équipées pour les combats de nuit (chacune avec projecteur à arc de 30 cm amovible, et 100 mètres de câble électrique, type étudié.)

Ainsi constitués ces groupes répondent aux missions spéciales de la cavalerie indépendante.

Ils feraient une besogne très analogue à celle faite par les auto mitrailleuses allemandes en Août et Septembre 1914, mais avec l'avantage que donne l'auto canon.

Pour les Corps d'Armée ce matériel serait de peu d'utilité. Le canon de 37 est de trop faible action contre le personnel, et la mitrailleuse si admirablement meurtrière est à préférer.

Les conditions à exiger du matériel seraient les suivantes :

Blindage à l'épreuve de la balle *S* à 10 mètres (essayer chaque tôle par une balle à la réception de la voiture) ;

Aptitude indispensable à sortir des routes, qui n'existe que dans les châssis de tourisme américain construits spécialement pour cela (Les 4 roues motrices ne peuvent être employées *ici*).

Mise en marche du moteur par l'électricité pour pouvoir l'arrêter pendant le tir.

Hauteur entre les roues pour passer par dessus les obstacles du terrain.

Voiture assez large, mais très pour diminuer poids et visibilité.

N'ayant pas ordinairement à pénétrer dans les villages, pas besoin du couvercle tournant de la voiture de Ségur.

Rapidité indispensable, pour franchir les espaces sous les feux de l'Artillerie et arriver près des lignes ennemies ou l'artillerie ne peut plus tirer.

Le type Archer (tiré du type du Hâvre) est bon) mais il faut assurer la protection latérale des servants et donner la vue facile au deuxième conducteur pour la marche arrière.

Utilité de la lunette de visée, périscopique du Capitaine de Maupoux.

Peinture coupant les lignes.

La mitrailleuse de la marque Hotchkiss, si possible.

Ce type de voiture est bon marché ; il est léger (1.800 Kgs environ, 2.000 kilos en ordre de route) il peut permettre de dégager à bras, une voiture engagée dans un trou.

Il est certain que l'infanterie utilisera largement un jour ou l'autre un semblable matériel ; alors que c'est moins certain pour les autres groupes étudiés ci-dessus.

La composition du groupe par corps d'armée serait de 4 auto mitrailleuses, avec 6.000 cartouches chacune.

1 Camion poids lourd (avec les munit ions, 24.000 coups pour 4 pièces, les rechanges, 4 jours de vivres et 2 bicyclettes) qui reste sur les routes et en général avec le Quartier Général du Corps d'Armée.

1 voiture de 10 à 12 HP. tourisme pour l'officier équipée avec un projecteur à arc amovible de 30 centimètres et 100 mètres de cable.

1 télémètre de 80 centimètres.

Le personnel pourrait être recherché dans la cavalerie de préférence, car cette arme a fait moins de pertes que les autres ; de plus, l'instruction générale prépare bien ses gradés aux initiatives si nécessaires pour utiliser un matériel que la mobilité ne permet pas de garder dans la main du Commandement.

Les deux solutions pour les voitures blindées que nous proposons sont très différentes. Celà résulte de l'usage à en faire qui n'est pas du tout le même ; les uns accompagnent et précèdent la cavalerie indépendante, donc leur rôle exige une grande mobilité et un grand rayon d'action, les autres restent avec l'infanterie, se dissimulent comme elle, et ne font pas plus qu'elle de très grandes étapes. Mais comme elle, elles doivent passer partout et se porter rapidement là ou leur présence peut quelquefois sauver une situation compromise ou déclancher la victoire.

Avec l'infanterie, l'Auto-canon n'a pas un rôle aussi certain qu'avec la cavalerie. Cependant, comme il est admis qu'il faut avoir des canons de 75 m/m sur autos pour le tir contre aéronefs il serait normal d'en mettre une section de deux pièces par corps d'armée que l'on pourrait utiliser avec la section d'auto-mitrailleuses.

Dans ce cas, ces pièces devraient pouvoir tirer au besoin contre un objectif placé à terre et être portées sur des châssis à quatre roues motrices qui sont les seuls châssis de poids lourds permettant de sertir des routes.

Ces auto-canons de 75 m/m, le jour où les auto-mitrailleuses de l'infanterie auraient à entrer en action pourraient leur prêter un aide considérable que des canons de 37 m/m auraient été impuissants à leur donner.

Nous avons eu peu de renseignements sur les auto-mitrailleuses allemandes, nous savons seulement qu'elles sont montées sur des châssis de poids lourds, qu'elles ont la double direction et leur vitesse ne semble pas dépasser 50 kilomètres à l'heure.

L'Armée Belge avait au début de la guerre des auto-mitrailleuses qui lui ont rendu de grands services. Elles étaient faites sur des châssis de la marque Minerva leur blindage économique, mais un peu lourd était fermé par deux tôles d'acier ordinaire séparées par un remplissage d'une matière spéciale (laine de scorie de verre).

Depuis, cette armée a fait construire à Paris un groupe très largement doté et composé de la façon suivante :

6 auto-canons portant également une mitrailleuse d'avion, pouvant se placer par dessus le canon pour le tir contre le personnel.

4 auto-Mitrailleuses

3 Auto blindées pour les officiers

4 auto-caissons avec projecteurs à Arc de 30 c/m *(réunion pas heureuse ; le projecteur devant s'avancer et le caisson étant toujours obligé de rester assez loin pour ne pas risquer l'explosion)*

1 auto pour les pneus

1 Auto atelier

1 auto pour les vivres

1 auto ambulance

Une compagnie de 200 cyclistes et 10 motocyclistes

C’est une unité trop peu maniable et trop compliquée pour être très pratique. Mais les aciers des blindages sont parfaits, toutes les tôles ont été éprouvées avec des balles allemandes tirées à 10 mètres. Ce groupe n’a pas encore eu à combattre.

Les Anglais ont construit beaucoup d’auto-mitrailleuses, mais n’ont pas arrêté un type spécial.

Il semble qu'ils veulent faire l’expérience de tout ce qui peut être proposé, afin de se faire une opinion.

Nous en avons vu des variétés curieuses, en particulier les voitures construites pour leur armée aux chantiers de France, à Dunkerque. Les blindages étaient constitués par deux tôles séparées par une couche de bois.

Une de ses voitures, blindée, jusqu’au toit, portait huit mitrailleuses et remorquait un canon de 47 m/m de la Marine, avec grand bouclier, monté sur deux roues à pneumatiques.

Une autre voiture fort soignée, mais lourde aussi, avait un couvercle tournant très étudié.

Il ne semble pas que les Anglais aient eu beaucoup l’occasion d’employer encore ces voitures blindées, depuis que le front est fixé ; à la mobilisation, ils étaient comme nous et n’avaient rien. En Orient on a signalé qu’ils les ont engagées contre les Turcs.

Les Russes ont aussi des voitures blindées, mais les mauvaises routes de leur pays permettent peu de les utiliser.

Les auteurs sont d'accord pour admettre que le tir d'une mitrailleuse (à 400 cartouches à la minute) est d'un effet comparable à celui de 200 fusils. Mais quand il faut disperser le tir, l’effet utile n'est plus que celui de 70 fusils.

En tenant compte de la mobilité plus grande et du bénéfice que donne le blindage, on peut admettre qu’un groupe de quatre auto-mitrailleuses légères (type de corps d’armée) représente une puissance de feu comparable à celle que peuvent donner les carabines d'un régiment de cavalerie.

Nous croyons qu'il y aurait de très sérieux avantages à prévoir une sérieuse dotation de voitures de ce type pour le camp retranché de Paris.

Il est à espérer qu'il n'aura jamais à les employer pour la défense mobile de la Place, mais si cela devait arriver on aurait trop de regrets de ne pas avoir préparé un matériel aussi précieux qui ne peut être improvisé au moment du besoin. De plus, il faut le temps d'en réunir et d'instruire soigneusement le personnel, il serait trop tard de s'en occuper au jour du besoin.

En tous cas, si le front s'éloigne de Paris il sera toujours temps de les envoyer aux armée pour remplacer les troupes *détruites* dans les opérations qui nous porteront en avant.

D’après divers avis de l’Etat-Major du Gouverneur Militaire de Paris, nous estimons qu’il ne faudrait pas moine de quinze groupes de quatre voitures mitrailleuses chacun, pour répondre à ses besoins.

En résumé, nous croyons profondément qu’il sera toujours bien préférable de faire des voitures petites, légères et bon marché pour les corps d'armées, que de prendre des types lourds, très visibles et d’un prix élevé.

Les voitures légères coûteront de 13.000 à 15.000 francs au plus (et peut être bien moins).

Les lourdes 25.000 à 30.000 francs.

D’après les études des guerres précédentes il ne semble pas qu'une mitrailleuse arrive jamais à tirer 6.000 cartouches par jour, Nous avons donc prévu 6.000 cartouches de réserve par mitrailleuse sur le camion.

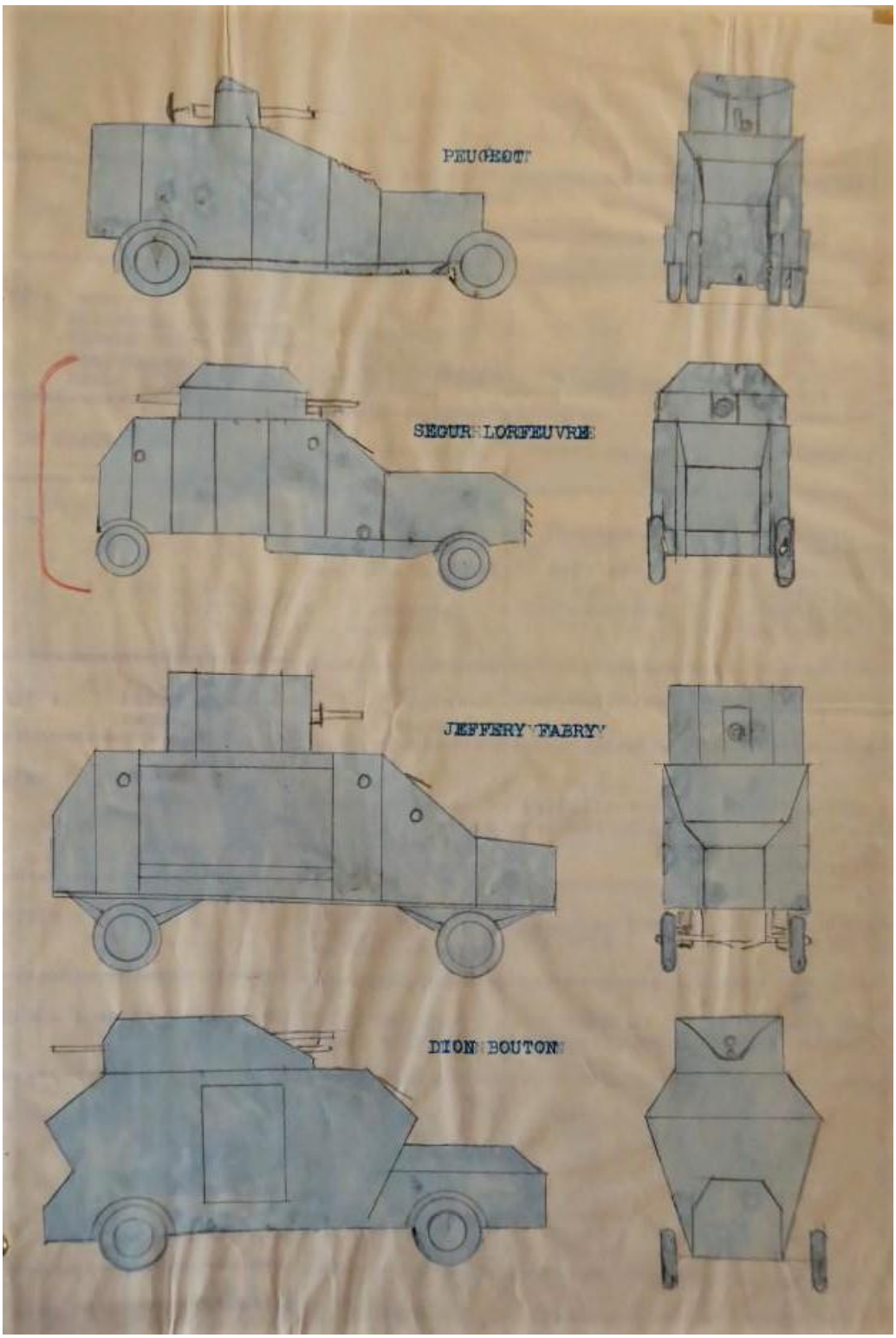
Quant à l'effet du tir de cette arme, je ne donnerai que l'exemple du combat livré par le prince Kanin, le 12 Octobre 1904 à Liao-Yung ou il évoluait à l'extrême droite de l’armée Japonaise,

En deux minutes avec 6 mitrailleuses ; il tuait plus de 1.000 hommes et produisait un tel effet moral que deux brigades formant l'extrême gauche Russe furent en pleine retraite en un rien de temps.

Avec des mitrailleuses sur des autos blindées mais amovibles en cas de besoin, ces occasions seraient bien plus fréquentes, et, dans la poursuite, les retraites les plus habiles tourneraient fatalement en désastre.

Annexe III

Croquis profil et arrière des voitures blindées testées et comparées par le capitaine de Castelbajac en octobre 1916[57]



[57] SHD, GR 16 N 677/A-8 autos-canons IV/26 © Service Historique de la Défense, Vincennes. Des photos des prototypes de ces voitures, l'histoire de leur construction, ainsi que la reproduction de cette planche sont présentées par François Vauvillier *op. cit.*, p. 145-164.

BIBLIOGRAPHIE

- E. Bartholomew, *Early Armoured Cars*, Shire Publications Ltd, 1988, 32 p.
- chars-français.net, *Un siècle d'histoire des engins blindés français*, « Engins blindés -> Automitrailleuses » http://www.chars-francais.net
- Yves Buffetaud, Éric Schwartz, « Les automitrailleuses », *Tranchées*, Hors-série n°21, « La Grande Guerre en profils », août 2021, p. 59-62.
- José Luis Castillo, *Armored Cars in the WWI*, https://armoredcars-ww-one.blogspot.com/
- André Duvignac, *Histoire de l'armée motorisée*, Paris, Imprimerie Nationale, 1947-1948, 477 p. (Bibliothèque du SHD à Vincennes, A II b247).
- Alain Gougaud, *L'aube de la gloire. Les autos-mitrailleuses et les chars français pendant la Grande Guerre : histoire technique et militaire, arme blindée, cavalerie, chars*, Musée des blindés, OCEBUR, 1987, 248 p. Réédité au format numérique pdf et e-book (ISBN 978-2904255021, EAN 9782402439503).
- Military factory, *WW1 Armored cars*, https://www.militaryfactory.com/armor/ww1-armored-cars.php
- Musée des Fusiliers marins de Lorient, *Dixmude*, *Brigade de l'amiral Ronarc'h*, « Automitrailleuses et fusiliers marins », http://dixmude.2014.free.fr/reportages_automitrailleuses.htm
- The Online Tank Museum, Tank-encyclopédia.com, *France (WWI)*, https://tanks-encyclopedia.com/ww1/fr/french_wwi_tanks.php
- Jean-Philippe Renault, *Les autos-mitrailleuses de la Grande Guerre* (29 septembre 1917). https://acierettranchees.wordpress.com/2017/09/29/les-automitrailleuses-de-la-grande-guerre/
- Pierre Touzin, *Les Véhicules Blindés Français 1900-1944*, Paris. Ed. E.P.A., 1979, 254 p. (Télécharger au format djvu).
- Spencer C. Tucker, *Tanks : An Illustrated History of Their Impact*, Santa Barbara, Denver, Oxford, ABC-CLIO, 2004, 379 p. et www.abc-clio.com
- François Vauvillier, *Tous les blindés de l'armée française 1914-1940*, Paris, Histoire et Collections, 2020, 169 p.
- François Vauvillier, *Le grand album des automitrailleuses de la Victoire*, Paris, Histoire et Collections, 2023, 172 p.
- Jean Vicaire, « Les autos-mitrailleuses de cavalerie (1914-1918) », *Historique du 27e Dragons*, manuscrit non publié, chapitre VIII, reproduit sous le titre *Les autos-mitrailleuses de cavalerie dans la Première Guerre Mondiale (1914-1918)*, Saumur, École d'Application de la cavalerie et de l'arme blindée, s.d., 32 p. et intégralement retranscrit, introduit et annoté dans Jean Vicaire, *Les autos-mitrailleuses de cavalerie (1916-1918)*, Dominique Waquet (éditeur), Suresnes, Causseul & Rougeret, 2023, disponible sous licence libre sur archive.org.
- Dominique Waquet, *Le 1er groupe mixte d'autos-mitrailleuses et autos-canons – Opérations et personnels (27 septembre 1914 – 31 octobre 1922)*, Suresnes, Causseul & Rougeret, 2022, 88 p. et les livrets des 16 autres groupes dans la collection LES HISTORIQUES DES GROUPES MIXTES D'AUTOS-MITRAILLEUSES ET AUTOS-CANONS DE LA GRANDE GUERRE, de 48 à 104 p.